



КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Колос эффективности



Беларусь в относительно короткие сроки смогла обеспечить собственную продовольственную безопасность и выйти на пять миллиардов долларов экспорта сельхозпродукции.

Белорусские продукты знают и любят в России, Казахстане, других странах. Но значит ли это, что в отрасли все благополучно и нет никаких проблем?

О перспективах белорусского села «СВ» рассказал директор Института системных исследований в агропромышленном комплексе Национальной академии наук Беларуси Александр ШПАК:

– Беларусь, несмотря на все трудности переходного периода, сохранила крупное агропромышленное производство. И это дает возможность широко

и эффективного внедрения в отрасли новейших достижений науки и техники, обеспечивающих высокую конкурентоспособность производства, позволяет из года в год наращивать экспорт продовольствия. В социальном плане положительные результаты принесло создание масштабной сети агрогородков с развитой инфраструктурой. Что помогло сократить отток людей из деревни в город и повысить качество жизни на селе.

– Несмотря на несомненные успехи, аграрный сектор Беларуси все еще отстает от

ведущих европейских стран по своей эффективности и производительности труда.

– Причин несколько: на протяжении многих лет закупочные цены на сельхозпродукцию были занижены, кредитные ресурсы дорогие. Государственная поддержка сельского хозяйства распределялась так, что лишь четвертая ее часть доставалась непосредственно субъектам хозяйствования. Доставшаяся нам по наследству со времен СССР многопрофильность хозяйств не всегда оправдана. Фермеры, как правило, выбирают для себя узкую специализацию и занимаются тем, в чем они больше всего могут преуспеть. Есть передовые коллективные хозяйства, у которых получается

сочетать разные направления в работе. Но убыточным предприятиям надо определиться и сосредоточиться на том, что у них получается лучше всего, где есть производственная база и необходимые кадры. А еще нужна элементарная дисциплина, от которой зависит и своевременная подготовка техники, и соблюдение технологий, и качество заготовки кормов.

– От сельчан требуют увеличения агропромышленного производства. Но найдет ли сбыт эта продукция?

– Спрос и цена на продовольствие в мире увеличиваются. Население Земли прирастает быстрее (1,4% в год), чем производство продуктов питания (0,9% в год). Последние исследования ФАО (Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН) указывают на необходимость увеличения производства продовольствия на 60% к 2050 го-

ду, чтобы прокормить население планеты, численность которого к тому моменту достигнет 9 миллиардов человек. Но произвести продукцию – это только половина дела. Прибыльно ее реализовать сегодня непросто: конкуренция на мировом продовольственном рынке обостряется.

Костяк аграрного сектора страны и в перспективе будут составлять крупные объединения и холдинги из производителей сырья, перерабатывающих предприятий, агрокомбинатов, крестьянских хозяйств и фирменной торговли. Это стратегическое направление аграрной политики.

Но роль среднего и малого аграрного бизнеса должна расти, так как он мобилен и может приспосабливаться к спросу без значительных капиталовложений. К примеру, вряд ли большие хозяйства захотят заниматься такими видами сельскохозяйственного производства, как звероводство, пчеловодство, овцеводство, организация производства востребованных на рынке специфических видов продукции (козьего молока, виноградных улиток, грибов и т. д.). Сейчас актуален агроэкотуризм, который практически всегда сопровождается выращиванием собственной сельскохозяйственной продукции.

Хочется, чтобы наряду с процветающими агрогородками и крупными предприятиями росло количество семейных фермерских хозяйств, продолжателей и хранителей национальных культурных традиций, хранителей сельского уклада жизни, который по определению здоровый и укрепляющий здоровье других.

Евгений КОНОНОВИЧ

ЕСТЬ ПРОБЛЕМА!

Паровозы, тепловозы, скоростные поезда

Сегодня современный и безопасный железнодорожный транспорт – основа любой экономики. От ситуации в этой сфере зависит состояние многих секторов промышленности.

В РФ рынок железнодорожного подвижного состава в 2014 году составил 271,4 млрд рублей, в котором доля российского производства – 78% (211,6 млрд). Предприятиями отрасли произведено 401 шт. магистральных электровозов, 32 промышленных и маневровых электровоза, 72 секции магистральных тепловозов, 165 маневровых и промышленных тепловозов широкой колес, 54 516 грузовых магистральных вагонов, 853 пассажирских магистральных вагона.

Сегодня, несмотря на сложную рыночную ситуацию, производство инновационного подвижного состава освоено такими российскими предприятиями, как ОАО «НПК «Уралвагонзавод», ООО «Объединенная вагонная компания», ККУ «Концерн «Тракторные заводы», ОАО «Алтайвагон», ЗАО «Трансмашхолдинг», ЗАО «Группа «Синара».

Но, как отметил на совещании о мерах по обеспечению устойчивого развития транспортной инфраструктуры российский премьер-министр Дмитрий Медведев, одна из основных проблем отрасли – избыточное количество старых вагонов и их износ. «У нас практически каждый четвертый грузовой вагон (около 300 тыс. шт.) используется с превышением заводского

срока эксплуатации. И, по всей вероятности, до 2020 года срок службы закончится еще у 100 тыс. вагонов. Естественно, это ведет к негативным последствиям, в том числе падению производства новых вагонов», – заметил Дмитрий Медведев.

Другие сложности отрасли, по мнению премьер-министра, заключаются в вопросе ставок за использование самих вагонов, которые снизились, и из-за этого возникли проблемы с обслуживанием кредитных и лизинговых обязательств. Плохо обстоят дела и со скоростью доставки грузов, которая упала на 25% по отношению к 2009 году.

271,4 млрд рублей (из которого 78% российского производства) – объем российского рынка железнодорожного подвижного состава в 2014 году

Любопытно то, что, по словам министра промышленности и торговли Дениса Мантурова, сказанным на упомянутом выше совещании, сейчас государство не контролирует базу данных, допущенных к эксплуатации вагонов. Это открывает возможности для фальсификаций, и уже выявлены сотни случаев, когда по сведениям информационно-вычислительного центра железнодорожных администраций срок службы вагонов был продлен на 10 лет, а по информации о мерах по обеспечению устойчивого развития транспортной инфраструктуры российский премьер-министр Дмитрий Медведев, одна из основных проблем отрасли – избыточное количество старых вагонов и их износ. «У нас практически каждый четвертый грузовой вагон (около 300 тыс. шт.) используется с превышением заводского

срока эксплуатации. И, по всей вероятности, до 2020 года срок службы закончится еще у 100 тыс. вагонов. Естественно, это ведет к негативным последствиям, в том числе падению производства новых вагонов», – заметил Дмитрий Медведев. Другие сложности отрасли, по мнению премьер-министра, заключаются в вопросе ставок за использование самих вагонов, которые снизились, и из-за этого возникли проблемы с обслуживанием кредитных и лизинговых обязательств. Плохо обстоят дела и со скоростью доставки грузов, которая упала на 25% по отношению к 2009 году.

Вячеслав АКСЕНОВ

СПРАВКА «СВ»

История российского паровоза

Тридцатого октября 1837 года в 12 часов 30 минут дважды ударил станционный колокол, протяжно прозвучал свисток паровоза «Проворный», и первый российский поезд отправился из Санкт-Петербурга в Царское Село.

У паровозов тех времен были свои имена: «Богатырь», «Орел», «Слон», «Лев», «Стрел», «Проворный». Комфортным проезд в вагонах назвать было сложно. Например, вагоны третьего класса находились в передней части состава. Они

были оборудованы жесткими скамьями и не имели крыши. Поэтому пассажиры чаще ездили под скамьями, где спасались от искр, снопами вьютавших из паровозной трубы, и холода.

И все-таки не «Проворный» был первым российским паровозом. Первый был изобретен в России в 1833 году крепостными умельцами Ефимом и его сыном Мироном Черепановыми – русскими механиками-изобретателями. А в 1835 году они создали второй, более мощный паровоз.

ОСОБЫЙ ВЗГЛЯД

«Бурлаки на Волге» и сила пара

*Видь на Волгу: чей стон раздается
Над великою русской рекой?
Этот стон у нас песней зовется –
То бурлаки идут бечевой!..*

Не успеваем дочитать до конца бессмертные некрасовские строки, как тут же перед глазами встает облик 11 волжских бурлаков со знаменитого творения Ильи Репина. По сути дела, все наши знания об этой, с позволения сказать, отрасли отечественного судоходства укладываются в вышеприведенное четверостишие и известную картину. По сути дела, «Бурлаки на Волге» в буквальном смысле этого слова служили иллюстрацией тяжелого труда простого люда в дореволюционной России.

Однако следует отметить, что труд бурлаков широко применялся во многих странах. В Западной Европе (например, в Бельгии, Нидерландах и Франции) передвижение речных судов с помощью живой силы сохранялось до тридцатых годов XX века. А вот в Германии использование людей для буксировки грузов по рекам прекратилось уже во второй половине XIX века. До середины XIX века массовым порядком подобный труд применялся в Австро-Венгрии для буксировки барж по болотистым равнинным рекам. Занимались этой очень тяжелой работой каторжники, и назначали на нее изрядных преступников, которых раньше, до отмены в империи смертной казни, обязательно бы повесили.

В СССР бурлацкая тяга, как

дешевый вид транспортных услуг, была запрещена только в 1929 году постановлением Народного комиссариата путей сообщения, в подчинении которого до 1931 года был речной транспорт. Тем не менее с помощью бурлаков перевозились грузы в годы Великой Отечественной войны на малых реках из-за элементарного отсутствия на них буксиров.

Что касается реалистичности картины Репина, то подобный, крайне тяжелый способ ведения баржи против течения был далеко не единственным. Часто на корме судна устанавливался большой барабан, на который наматывался трос, к которому цеплялся якорь. Далее лодкой якорь заводился вверх по течению. Тут уже вступали в работу бурлаки: цеплялись за трос своими чалками и шли от носа на корму, выбирая канат, а на корме наматывали его на барабан. Потом бегом на нос – и все сначала. Выбрав якорь, его заводили лодку, и баржа по этому канату как бы ползла против течения. Ясно, труд был нелегким, но, безусловно, не столь изнуряющим, как на картине. Порой для наматывания троса на большой барабан использовались лошади, так называемые баржи-коногонки. С одной стороны, использование конной тяги обходилось дешевле, но в форс-ма-

жорных ситуациях, как, например, посадка баржи на мель, нужны были люди, чтобы стащить судно с мелкого места. Поэтому предпочтение отдавалось бурлакам.

Денег за летний сезон хороший бурлак зарабатывал столько, что мог с семьей не бедствуя пережить зиму. Обратим внимание на слово «хороший». Несмотря на разношерстность бурлацкой массы, она четко делилась на профессионалов и случайных людей. Первые, бурлачившие всю свою жизнь, отличны званием реку, всегда нанимались в «коренные», или так называемые «пишки», они были самыми надежным элементом бурлацких артелей. Хорошими бурлаками были и крестьяне, в том числе крепостные на оброке, уходившие на заработок главным образом из Симбирской, Саратовской, Самарской, Ярославской, Костромской, Владимирской, Рязанской, Тамбовской и Пензенской губерний. Более того, порой эта категория бурлаков везла на барже и свой товар, чтобы потом его продать с выгодой.

Однако большей частью в бурлаки подавались, что называется, люди лихие... люмпен-пролетарии, бродяги. Те, которых сейчас называют божмами. В частности, во главе репинских бурлаков колоритный персонаж – пош-расстрига (все 11 картинных бурлаков имели своих реальных прототипов.) Вот они свой заработок большей частью пропивали и прогуливали, частенько авансом, и бурлачили

порой исключительно за еду.

Набор рабочей силы, как правило, проходил с конца февраля до начала апреля. Бурлацкие «базары» собирались в Костроме, Кинешме, Юрьевце, Горькие, Балахне, Нижнем Новгороде, Самаре, Саратове, а на Каме – в Перми, Чистополе.

Бурлаки объединялись в артели от 4-6 до 10-40 человек, в зависимости от величины перевозимого груза: на каждые 1000 пудов судовладелец должен был нанять не менее трех бурлаков. В 1810 году был принят даже закон, определяющий наем бурлацкой силы. Если рабочий обязан оставить его только в населенном пункте, снабдив деньгами (хозяин ничего не терял, он пла-

тотил от артельных денег). Нанимались, как правило, на одну пугину, иногда удавалось поработать и дважды, желающих было много, конкуренция – высокой. На начало XIX века на Волге работали около 600 тыс. бурлаков. Бурлацкий труд использовали и на других реках: Дону, Амуре. Кстати, сам Репин впервые увидел бурлаков на Неве, тогда и возник у него замысел будущего полотна, для чего он специально приезжал на Волгу.

Тянули баржу-расшиву, как правило, весь световой день, за который проходили порядка 25 километров. Бечевой называлась прочная веревка толщиной три дюйма (7,5 см) и длиной порядка 100 сажень (214 м). При попутном ветре на барже поднимали парус. Зато встречный ветер мог гнать такую волну, что за день не проходили и 5 км. Наиболее активно бурлаки работали на участке от Астрахани до Рыбинска протяженностью 2645 км. (Именно в Рыбинске установлен единственный в стране памятник бурлаку.) Расстояние от Астрахани до крупнейшего торгового центра Поволжья Нижнего Новгорода (2172 км) груженные расшивы преодолевали за 2,5-3 месяца. Наиболее распространенными были расшивы грузоподъемностью 20 000 пудов.

Но вернемся к репинским бурлакам. Картина была закончена в марте 1873 года, и ее сразу купил великий князь Владимир Александрович – младший брат императора Александра III, известный меценат, товарищ (заместитель) президента, а затем президент Императорских академий художеств – и в том же году отправил на Всемирную выставку в Вене.

Крайне примечательно, что против этого решительно возражал тогдашний министр путей сообщения. По его мнению, сия картина выставлала Россию перед Европой в невыгодном свете. «Ну какая нелегкая вас дернула писать эту нелепую картину? – выговаривал он при встрече Илье Ефимовичу. – Да ведь



этот допотопный способ портов уже сведен к нулю и скоро о нем не будет и помину». Заметим, что стон бурлаков на Волге Некрасов слышал в 1860 году, тоже уже на закате «бурлацкой эры».

Следует признать, что министр был прав. К 80-м годам XIX столетия паровые буксиры фактически полностью вытеснили бурлаков. Основным типом буксиров были колесные пароходы (винтовые из-за ограниченных глубин широкого распространения не получили). Русские судостроители создавали весьма совершенные суда, значительно превосходящие лучшие зарубежные образцы, особенно буксирные и пассажирские. Судостроением и судоре-

монтом занималось большое число предприятий, среди которых были крупные заводы – Сормовский, Коломенский, Ижорский.

К 1913 году на долю речного транспорта приходилось около 23% общего грузооборота России. Сеть эксплуатируемых водных путей в 1913 году составляла 64 тыс. км. Длина искусственных водных путей достигала 1,7 тыс. км (в Германии – 5,4 тыс. км, во Франции – 4,5 тыс. км). Глубина же на многих, даже магистральных водных путях составляла всего 1,2-1,5 м.

Речные суда принадлежали многим судовладельцам. Так, флот, находившийся в эксплуатации, в 1913 году принадлежал 59 акционерным предприятиям, 110 товариществам и нескольким тысячам отдельных владельцев. Основными грузами на речном транспорте были нефть (32% грузооборота), лес (25,8%)

и хлеб (17,2%). Нефть и нефтепродукты перевозились в основном по Волге и ее притокам, причём из 10,3 млн тонн нефти, добывавшейся в 1913 году в стране, 5,3 млн тонн перевозил речной транспорт. Лес доставлялся по Волге, Каме, Вятке, а также рекам Севера и Северо-Запада. Потоки хлебных грузов шли из пунктов Волги через Мариинскую систему и далее в Петербург, а также по Дону на Ростов и по Днепру до Херсона. Из Петербурга и Херсона часть хлеба отправлялась на экспорт.

Из общего грузооборота речного транспорта 94,3% приходилось на европейские бассейны (в том числе Волжско-Камский – 70,6%). По Ангаре, Енисею, Лене и другим рекам Сибири и Средней Азии перевозили всего несколько тысяч (иногда сотен) тонн за навигацию (5,7%).

Игорь КРЫЛОВ