

Интервью



ARIVIST



Системный подход к российскому судоходству



Андрей Нелогов родился и вырос в Ленинграде. Окончил факультет управления морским транспортом ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова. В 1991 году начал профессиональный путь. С 2004 года — генеральный директор «Объединённой транспортной компании», которая специализируется на организации морских перевозок. Помимо основной деятельности Андрей Нелогов — доцент кафедры коммерческой эксплуатации водного транспорта ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, эксперт ФАС России, спикер «Школы Аривистики».

В беседе с Кириллом Александровым, коммерческим директором ГК АРИВИСТ, Андрей Нелогов рассказал о том, на его взгляд, может возродить величие российского судоходства и почему он занялся преподаванием.

— Андрей, расскажи, когда и при каких обстоятельствах ты решил связать свою жизнь с морским транспортом?

— В детстве я интересовался историей, думал о поступлении на исторический факультет ЛГУ, с 5-го по 9-й класс посещал вечернюю школу в «Государственном Эрмитаже».

Ближе к окончанию школы появился интерес к работе в море.

Среди родственников были моряки. Они и посоветовали сначала получить «серьезную» специальность, «встать на ноги материально, а уже после заниматься чем угодно». На плавательские факультеты в Макаровке (транспорта ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, прим. ред.) проходной балл был 17 при 15 возможных, то есть это три «пятерки» на экзамене плюс два дополнительных балла, которые можно было

получить за школьную медаль, какую-нибудь общественную работу или службу в армии, например. Факультет УМТ был немного скромнее. Я просто сдал экзамен по математике и стал курсантом. Правда, до того почти год ежедневно ходил на вечерние подготовительные курсы и окончил школу с медалью.

— А как ты оцениваешь то время для отрасли судоходства?

— Замечательное время. Иначе зачем бы я стал учиться в этом вузе? Флот полностью обеспечивал потребности народного хозяйства, как в каботаже, так и в международных перевозках. Это главное. Кроме того, услугами советского морского транспорта активно пользовались иностранные фрахтователи, что пополняло бюджет. Государство высоко ценило труд моряков.

— То есть то, к чему мы сейчас стараемся вернуться?

— Делаем вид, что стараемся. Объективно таких возможностей, какие были в СССР, сейчас и близко нет.



COSCO SHIPPING CAPRICORN
HONG KONG
IMO 9703814

COSCO SHIPPING

Тогда была государственная монополия на внешнеэкономическую деятельность. На ее основе была создана вертикаль — соответствующие потребностям флот, судостроение, прежде всего проектирование судов, когда строительство можно было вести за границей по отечественным проектам, судоремонт, морские порты, отраслевые наука и образование и т. д. Разве не так сейчас работают Maersk или КОСКО? Так. А у нас эту существовавшую систему разложили на множество ничего не значащих в мировом масштабе хозяйствующих субъектов, часть из которых уже исчезла, а другие выживают кое-как и каждый сам по себе. Конечно, есть редкие исключения. Например, «Совкомфлот» — один из мировых лидеров в сфере морской транспортировки углеводородов.

— А если перейти от проблем к возможностям и перспективам?

— Чтобы изменить ситуацию, надо отказаться от интеллектуального иждивенчества. Наши соотечественники сами ушли от активного участия в перевозке внешнеторговых грузов. Многих устраивало то, что есть иностранцы, которые нас обслуживают. От министров до «лавочников» со своим вечным требованием дать цену «под ключ» и «не морочить голову». Но, помните, как в школе? Отличник рядом, значит можно списать. Вот решение, а в голове пусто. Чем дальше, тем больше. Вдруг он переходит в другую школу, или

«Объективно таких возможностей, как же были в СССР, сейчас и близко нет»

— Возможно, это отражает текущую ситуацию в мировой торговле? Раз мы являемся по углеводородам одной из ведущих стран-производителей, то и флот свой построили для реализации этой торговой задачи.

— Перевозки углеводородов — это, конечно, важно, но это самое простое, что можно было сделать. Здесь ограниченное число крупных, зависимых от государства участников внешнеэкономической деятельности. В отдельных географических районах полное отсутствие конкуренции со стороны иностранцев. Вот вам как бы условия СССР в миниатюре. Но ноль целых ноль десятых процента людей потребляют только нефть и газ. Остальным нужно то, с чем работают иностранные перевозчики, даже тем, кто нефть и газ добывает. Всем известно, что в море нет более или менее значимых российских линейных компаний — ни контейнерных, ни ро-ро, ни конвенциональных. То есть, нет суверенитета в части обеспечения элементарных потребностей страны. Увеличение грузооборота портов при сокращении доли национального флота в перевозках для специалиста говорит о серьезных проблемах.

не может или не хочет, по-ссорились. Приехали... Вот тогда на месте «интеллектуального иждивенчества» возникает «интеллектуальная беспомощность». Наши возможности и перспективы напрямую зависят от прекращения этого безобразия.

Учиться надо у иностранцев и самим работать, а не платить бесконечно транспортную дань.

Но в любом случае следует начинать с консолидации грузовой базы.

— Не приведет ли такая консолидация грузовой базы к возрождению торговых объединений и появления монополии на внешнюю торговлю?

— Знаете, ведь Советская власть не планировала монополии. Она появилась в результате сложившейся ситуации — ареста иностранных активов, блокады и т. д. Если сейчас такая угроза есть, то вполне может быть.



EVERGREEN

TERMINAL BURCHARDKI

TERMINAL BURCHARDKI

TERMINAL BURCHARDKI

TERMINAL BURCHARDKI

TERMINAL BURCHARDKI

TERMINAL BURCHARDKI

TERMINAL BURCHARDKI

CMA CGM

CMA CGM

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

CMA CGM

CMA CGM

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN

EVERGREEN



Тем более ограниченная монополия уже существует, например, в экспорте углеводородов или ВТС. Этот опыт может перейти на другие товарные позиции в результате укрупнения бизнеса и развития информационных технологий. Я работал при закате монополии, то есть не в самое лучшее для нее время. Без иллюзий, но, тем не менее, это было «индустриальное предприятие», против нынешнего «кустарного производства». По всей видимости, 500 действительных специалистов лучше, чем 100500 дипломированных дилетантов.

— Скажи, пожалуйста, один в поле воин или нет? И почему?

— Нет, конечно. Поскандальить, покричать можно. Но зачем?

На определенном уровне должно действовать государство, как средство, выражающее интересы всего общества.

Например, проблема санкций — это государственная задача. Кроме того, теорией предусматриваются мощные отраслевые некоммерческие организации. Например, во внешней торговле — объединение участников ВЭД, занимающееся лоббированием общих интересов. Гильдия «Гермес» или Российский экспортный центр — движение в правильном направлении, но они должны быть мощнее, и каждый их шаг должен быть ориентирован на получение практических результатов.

— Андрей, скажи, в какой момент ты решил заняться преподаванием и почему?

— Тщеславных амбиций у меня никогда не было, просто с кадрами большая беда. Как вы относитесь к специалисту без специального образования? Например, к врачу... А в нашей специальности «уточки заквакали, курочки закрывали, воробышек прискакал и коровой замычал» уже много лет. Чтобы профессионалы появились, кто-то должен их учить. Хотя есть опасения, что миссия невыполнима до перехода к системной работе отрасли.

— Тем не менее, какие мысли ты стараешься донести до своих учеников в первую очередь?

— Прежде всего, конкретно и предметно то, что требуется для практической работы. Затем, если есть возможность и это к месту, то следующее. Во-первых, учитесь

и работайте так, чтобы «не было мучительно больно за бесцельно прожитые годы». Во-вторых, ваш успех зависит от трех вещей. Первое — наличия профессиональных знаний. Они необходимы, но недостаточны для того, чтобы вы имели хороший результат в работе. Второе — умения общаться с людьми; и третье — от просто удачи. Каждому хоть раз, но обязательно будет дан шанс. Если человек имеет необходимые знания, то он его разглядит, если нет — пропустит.

— Некоторое время назад ты издал книгу «Балтийское морское пароходство 1960–1980. Краткая иллюстрированная история». Расскажи, как собирался материалы.

— Это фотоальбом с комментариями. 256 страниц, около 300 уникальных фотографий. Захотел вспомнить не только судоходную компанию, которой гордился Ленинград, но и время, на которое пришлось наша молодость. Достоверно, позитивно, надеюсь, стильно, слегка иронично, без фантазий на тему жизни в СССР.



«Ваш успех зависит от трех вещей. Первое — наличия профессиональных знаний. Второе — умения общаться с людьми; и третье — от просто удачи!»



— Кому адресован фотоальбом? Поколению уходящему или молодым специалистам, начинающим свой профессиональный путь?



— Книга посвящена нашим родителям, то есть поколению, которое попало в водоворот потрясений, связанных с развалом СССР. Кому адресован фотоальбом? Думаю, что нет уходящего или приходящего поколений. Как говорил Василий Аксёнов устами одного из героев повести «Коллеги»: «Все мы звенья одной цепи». Если эта цепь разорвана, то возможности, о которых мы говорили выше, ограничены, а перспективы сомнительны. Эта книга без возрастных ограничений. Она для читателей, имеющих отношение к морю, желающих работать разумно, с чувством собственного достоинства. Но не только для них. Фотография наиболее точно передает историческую эпоху, в которой не было Интернета и работы в Maersk, но были другие причины для радости. Это книжка для всех, кто хочет своими глазами увидеть настоящую историю.

