

Об итогах работы морского и внутреннего водного транспорта в 2011 г., задачах на 2012 г. и среднесрочную перспективу до 2014 г.

А. А. ДАВЫДЕНКО, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота)



Росморречфлот продолжает модернизацию отрасли. Мы работаем над построением конкурентоспособной, современной и безопасной системы морского и речного транспорта. В числе первоочередных задач — развитие судостроения, увеличение портовых мощностей, модернизация инфраструктуры внутренних водных путей, совершенствование системы обеспечения безопасности плавания, подготовка высококвалифицированных кадров.

Прошлый год стал годом активных структурных преобразований в системе управления. На морском транспорте после укрепления администраций морских портов мы приступили к созданию бассейновых администраций. Проводится реформирование Госморспасслужбы России. Параллельно воссоздается инфраструктура Севморпути.

На внутреннем водном транспорте идет реформирование управления внутренними водными путями с созданием администраций речных бассейнов, введением в них института капитанов речных бассейнов и портового контроля. Вводятся в строй системы управления движением судов. Разработаны поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ.

Реформируются ФБУ «Подводречстрой», ФГУПы «Росморпорт», «Морсвязьспутник», «ГЦСС» и «Речсвязьинформ».

Продолжается реформа отраслевого образования.

Грузоперевозки

В 2011 г. морским транспортом перевезено 34 млн т грузов. Величина грузооборота составила 41 тонно-миль — примерно на 11 % меньше, чем в 2010 г. В морских портах переработано более 535 млн т грузов, что на 2 % больше, чем в 2010 г. Мы оцениваем такую динамику как позитивную, потому что приток объема перевалки сухих грузов, которые составляют основу наиболее высо-

котехнологичных портовых операций, в прошлом году составил 11 %. При этом из-за колебаний нефтяного рынка мы потеряли в объеме перевалки нефтеналивных грузов более 4 %. В целом итоговые показатели можно считать удовлетворительными.

В перспективе мы ожидаем изменения ситуации. Так, со второго полугодия 2012 г. ожидается увеличение отгрузки нефти через Белокаменку в Мурманске, БТС-2 в Усть-Луге и спецморнефтепорт Козьмино — конечную точку трубопроводной системы «Восточная Сибирь — Тихий океан». Терминалы Каспийского трубопроводного консорциума в порту Новороссийск также могут увеличить отгрузки нефти с вводом в эксплуатацию двух скважин компании ЛУКОЙЛ. По мнению экспертов, в 2012 г. тенденция роста объемов перевалки грузов сохранится. Общий грузооборот морских портов России планируется вывести на уровень 560 млн т.

В навигацию 2011 г. в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности завезено около 4 млн т грузов. По трассам Северного морского пути (СМП) перевезен рекордный объем транзитных грузов, почти в 6 раз превысивший объемы 2010 г. Таким образом, бизнес получил возможность на практике оценить коммерческую привлекательность перевозок по СМП. Государство, со своей стороны, смогло выработать меры по выводу арктического судоходства на новый уровень в части

обеспечения безопасности мореплавания.

На внутреннем водном транспорте в 2011 г. объем перевозок грузов вырос на 21 % и составил 127 млн т. В районы Крайнего Севера отправлено 19 млн т грузов, что на 8 % превышает показатели 2010 г. Перевозки пассажиров составили более 14 млн чел. Объемы перевалки грузов в речных портах выросли на 29 % — до 184 млн т.

В текущем году мы прогнозируем рост объемов перевозки и перевалки грузов речным транспортом.

Судостроение

В 2011 г. вступил в силу Федеральный закон от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ, направленный на поддержку отечественного судостроения и судоходства. Уверен, скоро он окажет положительное влияние на общую ситуацию в области строительства и эксплуатации как морского, так и речного флота.

В прошлом году российские судовладельцы построили 26 судов общим дедевейтом более 730 тыс. т. В нынешнем году планируется строительство еще 10 судов дедевейтом до 500 тыс. т. Общее количество судов морского транспортного флота, контролируемого Россией, на начало 2012 г. составило 1418, общий дедевейт — 19,6 млн т. В Российском международном реестре числится 328 судов общим дедевейтом 1,8 млн т (это на 1,2 % больше, чем в 2010 г.).

Особенно хочу отметить, что мы не снижаем темпов строительства флота государственного назначения. В целях повышения уровня технической оснащенности государственных аварийно-спасательных формирований в 2010–2011 гг. построены и сданы в эксплуатацию 16 единиц флота различного назначения. В этом году планируется ввести в строй еще 6. Начато строительство ледокольного флота: 4 ди-

зель-электрических и 1 атомного ледокола.

Отрадно отметить, что судоходные компании разработали и реализуют проекты судов нового типа как грузового, так и пассажирского флота. На сегодняшний день введено в эксплуатацию 13 таких судов.

В свою очередь Росморречфлот реализует программу обновления технического флота. В рамках Федеральной целевой программы запланировано реконструкция и строительство более 350 плавучих платформ на сумму более 30 млрд руб.

Модернизация инфраструктуры

В 2011 г. продолжена реализация ФЦП «Развитие транспортной системы Российской Федерации на 2010–2015 гг.». Это позволило обеспечить увеличение портовых мощностей на 30 млн т. Строго в рамках утвержденных графиков продолжалась активная реализация мероприятий по созданию морской транспортной инфраструктуры для подготовки и проведения зимних Олимпийских игр — 2014 в Сочи и саммита АТЭС — 2012 во Владивостоке.

Общий объем государственных капитальных вложений в портовую инфраструктуру в 2011 г. составил 27 млрд руб., что на треть больше, чем в 2010 г. При этом бюджетные и внебюджетные поступления в эту сферу соотносились в пропорции 1:4, что соответствует значению утвержденной программы.

В 2012 г. предусматривается увеличение портовых мощностей еще на 75 млн т.

К 2016 г. мы планируем обеспечить перевалку грузов в портах России в объеме 770 млн т в год, имея 15 %-ный резерв пропускной способности.

Эффективность речных перевозок зависит от габаритов внутренних водных путей (ВВП). Поэтому Росморречфлот уделяет особое внимание их качественным характеристикам.

В 2011 г. общая протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов и круглосуточным движением транспортного флота немного увеличилась.

На реконструкцию гидротехнических сооружений из федерального бюджета было выделено 10 млрд руб., что на 39 % больше, чем в 2010 г. Объем средств из внебюджетных источников составил 3,7 млрд руб.

Одно из ключевых направлений нашей деятельности — устранение ограничивающих участков на Единой глубо-



ководной системе Европейской части Российской Федерации. Из трех известных узких мест мы расшили одно — Кочетовский гидроузел, а над двумя еще предстоит работать: это Нижнесвирский шлюз на Волго-Балте (в нынешнем году мы приступаем к строительству его второй нитки) и недостаточные глубины на Волге между Нижним Новгородом и Городцом (проблема решается путем поднятия уровня Чебоксарского водохранилища до отметки 68 м, на что РусГидро отводит 3–5 лет).

Последние 3 года отмечены устойчивым маловодьем: водохранилища на Волжско-Камском каскаде и на Дону наполнялись едва ли на 50 %. В результате мы получили еще три узких места, где глубины составляют чуть более 3 м. Это Нижняя Кама от Чайковского шлюза до с. Камбарка, Нижняя Волга в районе Саралева и Нижний Дон в районе Багаевки. В рамках ФЦП мы разрабатываем проекты реконструкции Саралевского водного узла и строительства Багаевской низконапорной плотины. По Нижней Каме формируется техническое задание. Конечно, надеемся на увеличение водности.

Обеспечение безопасности плавания

Безопасность судоходства — это главный критерий в организации перевозок грузов и пассажиров.

На особом учете находится состояние судоходных гидротехнических сооружений. В результате проведенных Росморречфлотом мероприятий к 1 января 2012 г. число сооружений в аварийном техническом состоянии уменьшилось в 2 раза (осталось одно). На треть уменьшилось число сооруже-

ний с опасным и неудовлетворительным уровнем безопасности. Повышен уровень безопасности 23 сооружений. К 2016 г. мы планируем вывести все судоходные гидротехнические сооружения на нормальный уровень безопасности.

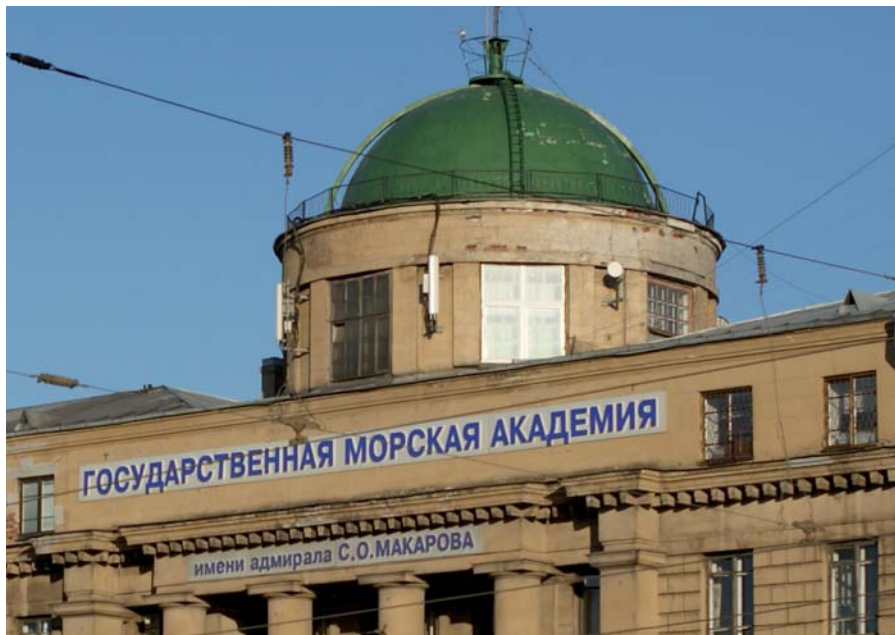
Ведется работа по совершенствованию объектов обеспечения безопасности мореплавания.

Напомню, что перед нами поставлена задача усиления антитеррористической деятельности. Во исполнение первого этапа Комплексной программы защиты населения на транспорте соответствующими средствами оснащены акватории 6 морских портов, а также 11 объектов на внутренних водных путях. В марте 2011 г. полностью сформирована база нормативных правовых актов, необходимых для реализации Федерального закона «О транспортной безопасности». Аккредитовано 49 специализированных организаций для проведения оценки уязвимости. Проведена работа по категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В 2012 г. необходимо откатегорировать еще около 50 тыс. объектов. Системная работа уже налажена, и я уверен, что мы справимся с этой задачей.

Подготовка кадров

В прошлом году стало очевидно, что аварии происходят по двум основным причинам. Первая — это несовершенство надзора и контроля. Вторая — человеческий фактор.

Для устранения первой причины принимается комплекс вышеупомянутых мер: создание бассейновых администраций на море, реформа Госморс-



паслужбы. Вносятся поправки в Кодекс торгового мореплавания и Закон о морских портах.

Но сколько бы мы ни оснащали порты и внутренние водные пути, морские и речные суда современными системами безопасности, все равно в центре системы находится и будет находиться человек — специалист. И неважно где — в офисе, в диспетчерской или на ходовом мостике. Ошибки, просчеты, нарушения правил этими специалистами в конце концов сложатся в ситуацию, которая приведет к тяжелым последствиям. Поэтому работе по подготовке и переподготовке кадров на всех уровнях необходимо придать новый импульс.

Реформа касается количества вузов и качества обучения. Нет необходимости иметь два, а то и три учебных заведения в одном городе, готовящих специалистов для флота: это распыляет силы и средства. Представляется логичным объединение вузов.

Так, Морская государственная академия им. адм. Ф. Ф. Ушакова преобразована в университет. На базе ее филиала в Ростове-на-Дону создан Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова, который объединил несколько учебных заведений. Это же нужно сделать в Астрахани и ряде других городов. В Санкт-Петербурге предстоит объединить ГМА им. адм. С. О. Макарова и Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций. Будет создан единый университет, осуществляющий подготовку специалистов морского и речного транспорта, носящий имя адмирала С. О. Макарова.

Не скрою, в этом деле мы сталкиваемся с сопротивлением со стороны руко-

водящего состава некоторых филиалов. Но оптимизация расходов федерального бюджета и количества персонала, в том числе профессорско-преподавательского состава, дадут возможность получить ресурсы для улучшения материально-технической базы учебных заведений, увеличить оплату труда сотрудников.

Кроме того, мы должны решить три вопроса, которые возникли с развалом старой школы.

Во-первых, в вузах необходимо создать систему профтехобразования, где будут обучать начальным рабочим специальностям для флота (сегодня эти учебные заведения ушли в муниципалитеты). Эта работа уже ведется.

Во-вторых, нужно добиться, чтобы выпускники наших средних специальных заведений могли без экзаменов (а не на общих основаниях) поступать в наши же высшие учебные заведения. Здесь требуется помощь Минтранса.

В-третьих, необходимо восстановить систему образования специалистов с совмещенными специальностями: рулевой-моторист, штурман-механик и т. д. Это крайне важно особенно на реке, где работа сокращенными экипажами — обычная ситуация. В данном случае тоже нужна помощь Минтранса.

Конечно, мы должны улучшить качество переподготовки специалистов.

Следует вернуть систему аттестации и назначения капитанов судов.

Кроме того, необходимо усилить воспитательную работу по сохранению флотских традиций. Большое значение имеет привитие навыков жизни в экипаже — это и ношение формы, и организация внутренней службы, и работа с курсантами кадровых офицеров воен-

но-морского флота. Ранняя адаптация к условиям работы на флоте будет способствовать повышению качества подготовки специалистов.

Социальная защищенность сотрудников

Необходимо отметить социальную значимость выполняемых программ: создаются дополнительные рабочие места, улучшаются условия труда и, соответственно, повышается производительность, растет социальная защищенность работников отрасли.

Людей всегда интересуют две вещи: зарплата и квартира.

Средняя зарплата в отрасли с 2005 г. выросла в 5 раз и составила 32 тыс. руб., почти везде она равняется средней по региону. Мы последовательно держим курс на выравнивание этих показателей. Например, на Казанском участке Волжского ГБУ средняя зарплата в 2005 г. была 5 тыс. руб., сегодня — 18 тыс. руб. За прошедший год она поднялась на 37 %. Средняя заработная плата в Татарстане составляет 24 тыс. руб. При этом наблюдается существенная разница между зарплатами руководителей и прочего персонала, особенно в учебных заведениях. Например, в Морском государственном университете им. адм. Г. И. Невельского зарплата ректора почти в 20 раз превышает среднюю зарплату профессорско-преподавательского состава. В условия контракта руководителей необходимо внести зависимость их заработной платы от средней по предприятию или учреждению.

С жильем сложнее. Мы стараемся строить дома в отдаленных речных районах, помогаем нашим работникам на Сахалине, Чукотке и в других регионах. Мы обратились к руководителям субъектов Федерации с просьбой помочь в этом вопросе, и сейчас главы наших учреждений и предприятий уточняют потребности сотрудников отрасли в жилье.

Результат есть. В отрасль приходит больше молодежи, обновляется руководящий состав.

Мы понимаем, какие цели и задачи стоят перед нами, и идем по пути модернизации и развития отрасли. Главное богатство отрасли — наши замечательные труженики. И поэтому мы уверены в стабильном развитии и последовательном решении проблем.

По материалам доклада на расширенном заседании совета Федерального агентства морского и речного транспорта 16 марта 2012 г.