

Морской и внутренний водный транспорт России: итоги 2010 г., задачи и среднесрочные перспективы

А. А. ДАВЫДЕНКО, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта



Прошедший 2010 г. во всем мире характеризовался как посткризисный. Перед нами остро стояла необходимость определения приоритетов развития, продвижения проектов в первую очередь с социальной направленностью, при условии повышения эффективности бюджетных расходов и сохранения темпов инновационного развития и модернизации отрасли. Росморречфлот уделял особое внимание решению наболевших социальных вопросов, сохранению и увеличению числа рабочих мест, контролировал своевременность выплат заработной платы в отрасли.

Морской транспорт

Прошедший 2010 г. стал стартовым для реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» и «Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте».

В 2010 г. морской флот пополнился 15 новыми транспортными судами общим дедвейтом около 1,4 млн т, из которых 5 судов зарегистрированы под российским флагом. В 2011 г. ожидается ввод в эксплуатацию еще 15 морских судов общим дедвейтом около 800 тыс. т.

Общее количество судов морского транспортного флота, контролируемого Россией, на начало 2011 г. составило 1483 единицы общим дедвейтом 19,2 млн т. В Российском международном реестре числится 352 судна общим тоннажем более 1,5 млн т.

Наша задача — усилить работу над Вторым международным реестром. В рамках решения этого вопроса разработан и согласован проект закона о поддержке отечественного судостроения и судоходства, который в ближайшее время будет внесен на рассмотрение в Государственную думу РФ.

Объемы перевозок грузов морским транспортом остались практически на прежнем уровне и составили 37,5 млн т, из них перевозки в заграничном плавании составляют 51 %, в каботажном — 16 %. Грузооборот равен 55 млрд тонно-милей, что на 3 % больше, чем в 2009 г.

В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности морским

транспортом завезено более 4 млн т грузов, что на 8 % больше уровня прошлого года. Все предъявляемые к перевозкам грузы своевременно обеспечивались тоннажем и доставлялись получателям.

Морским транспортом в 2010 г. перевезено 1,5 млн пассажиров, что на 3 % больше, чем в 2009 г.

В 2010 г. впервые за последние 20 лет выполнены основные виды работ по навигационно-гидрографическому обеспечению на трассах Северного морского пути.

В навигацию 2010 г. впервые в истории крупнотоннажный 100-тысячный танкер компании «Совкомфлот» прошел в восточном направлении из порта Мурманск в Китай с грузом 70 тыс т газового конденсата. Еще один транзитный рейс в этом же направлении осуществил норвежский балкер. Данные рейсы позволили нам и бизнесу оценить надежность инфраструктуры Северного морского пути, выработать предложения по ее совершенствованию и организации арктического судоходства. В навигацию текущего года планируется осуществить проводку 150-тысячных танкеров в этом же направлении.

Объем перевалки грузов в морских портах России по сравнению с 2009 г. увеличился на 6 % и составил 526 млн т. Впервые мы перешли полумиллиардный рубеж и будем стремиться к рубежу в миллиард тонн. При этом необходимо подчеркнуть, что российские порты перерабатывают большую часть грузов

российской внешней торговли (85 %), иностранные — только 15 %. Напомню, что в 2000 г. этот показатель был не в нашу пользу: 46 на 54 % соответственно.

Стабильный рост объемов переработки грузов российскими портами за последние 10 лет свидетельствует о правильности курса на увеличение портовых мощностей.

Начало реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» позволило нам обеспечить увеличение портовых мощностей на 30,2 млн т за счет строительства и ввода в эксплуатацию объектов в портах Усть-Луга, Тамань, Новороссийск, Туапсе, Оля и Восточный.

Продолжался активный процесс по созданию морской транспортной инфраструктуры для подготовки и проведения саммита АТЭС 2012 г. во Владивостоке и зимних Олимпийских игр в 2014 г. в Сочи.

В 2011 г. дальнейшее развитие портовой инфраструктуры предусматривается в портах Мурманск, Высоцк, Усть-Луга, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Кавказ, Тамань, Новороссийск, Сочи, Оля, Владивосток, Восточный, Петропавловск-Камчатский и на Сахалине.

В результате к 2016 г. планируется обеспечить перевалку грузов в портах России в объеме 770 млн т в год и иметь 15 %-ный резерв пропускной способности.

Реализация программных мероприятий позволяет создать дополнительные рабочие места, улучшить производительность и условия труда, повысить социальную защищенность работников отрасли.

Особое внимание уделяется развитию глубоководных портов Мурманск, Усть-Луга, Калининград, Тамань, Оля, Восточный, Ванино. Их планируется развивать как порты-хабы, в том числе для обслуживания международных транспортных коридоров.

При этом мы надеемся увеличить приток внебюджетных инвестиций в отрасль путем совершенствования механизмов аренды и концессии и сохранить пропорцию 1:3 и 1:5 бюджетных и внебюджетных поступлений.

В целях повышения уровня технической оснащенности государственных аварийно-спасательных формирований в 2010 г. построены и сданы в эксплуатацию 9 аварийно-спасательных судов. Столько же планируется ввести в строй в 2011 г.

Внутренние водные пути

В прошлом году летом Россия испытала засуху, пожары, снижение уровня воды. Несмотря на это, объемы перевозок грузов речным транспортом увеличились на 7% по сравнению с 2009 г. и составили 105 млн т.

В районы Крайнего Севера было отправлено 18 млн т грузов, что на 10% превысило уровень 2009 г.

Объемы перевозок пассажиров речным транспортом снизились на 7%. С учетом оживления экономики на фоне выхода из кризиса мы прогнозируем в 2011 г. рост объемов перевалки и перевозки грузов на речном транспорте и выход на докризисные темпы развития.

В 2010 г. Росморречфлот особое внимание уделял качественным характеристикам внутренних водных путей (ВВП). Их общая протяженность с гарантированными габаритами судовых ходов и круглосуточным движением транспортного флота незначительно, но увеличилась.

Проблемы безопасности

В последнее время увеличилось число террористических атак на транспорте: в минувшем году произошли взрывы в московском метро, теракты на железной дороге, в январе этого года — взрыв в аэропорту Домодедово. Президент РФ определил террористическую угрозу как основную проблему XXI века и поставил задачу усиления контртеррористической деятельности. Во исполнение этих поручений была разработана «Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте». Росморречфлот в числе других подведомственных Минтрансу России агентств и служб приступил к ее реализации. В частности, в целях совершенствования антитеррористической защищенности совместно с ФГУП «Управление вневедомственной охраны Минтранса России» в 2010 г. было проведено 26 учений на объектах морского и внутреннего водного транспорта.



В рамках обеспечения безопасности судоходства выполнен ряд работ по созданию электронных карт и баз данных для картографического обеспечения ВВП с использованием глобальных навигационных спутниковых систем. За год электронные карты созданы для 12 тыс. км ВВП, более 2,6 тыс. судов оснащены средствами спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS.

К 2012 г. планируется строительство 48 контрольно-корректирующих станций. Это обеспечит полное покрытие внутренних водных путей РФ средствами высокочастотной навигации.

На особом учете находится безопасность судоходных гидротехнических сооружений.

В результате проведенных Росморречфлотом мероприятий по состоянию на 1 января 2011 г. в 3 раза уменьшилось число сооружений, находящихся в аварийном техническом состоянии, на треть снизилось количество гидротехнических сооружений, характеризующихся опасным и неудовлетворительным уровнем безопасности. Повышен уровень безопасности 13 сооружений.

К 2016 г. все судоходные гидротехнические сооружения планируется вывести на нормальный уровень безопасности.

В 2010 г. произошел резкий всплеск аварийности. На морском транспорте зарегистрировано 57 аварийных случаев, в том числе 3 очень серьезные аварии, повлекшие гибель 21 человека. На речном транспорте количество транспортных происшествий также увеличилось с 68 до 109. Из них 2 случая классифицированы как авария.

Эти ситуации неоднократно рассматривались на различных совеща-

ниях, а 1 марта текущего года были подробно освещены в ходе итоговой коллегии Ространснадзора. Несмотря на наличие объективных причин (аномальная засуха, высокие температуры воздуха, снижение видимости), следует признать, что самые критичные аварийные ситуации возникли из-за несоблюдения некоторыми судовладельцами и капитанами судов установленных норм и правил, низкой квалификации членов экипажей и неудовлетворительного технического состояния судов.

Гибель буксира «Алексей Кулаковский» и земснаряда «Анабар» показала необходимость усиления портового контроля и в целом государственного надзора на транспорте, особенно в устьевых портах. Там, где мы усилили контроль (порты Астрахань, Ростов-на-Дону, в устьях северных рек), такого роста аварийности не отмечается. Упомянутые аварии произошли после выхода судов из речного порта Якутск без проверки в порту Тикси. По результатам разбора этих случаев приняты меры строгого дисциплинарного воздействия, вплоть до отстранения от должности ответственных лиц.

В целях недопущения нарушений районов плавания, в частности выхода в море судов несоответствующего класса, и соблюдения требований национальных и международных нормативных актов приняты дополнительные меры по усилению морских администраций в устьях судоходных рек Сибири и восточного сектора Арктики.

В этом году продолжена работа по реформированию системы несения аварийно-спасательной готовности и ликвидации аварийных разливов неф-



ти на море. До конца 2012 г. мы планируем полностью реформировать Госморспасслужбу России, укомплектовать ее современным спасательным флотом и укрепить материально-техническую базу.

Кроме того, проведенная в начале этого года операция по спасению из ледового плена судов рыбопромыслового флота показала несовершенство системы обеспечения безопасности мореплавания в этой сфере. Назрела необходимость вслед за созданием единых администраций морских портов сформировать единую госморспасслужбу с единой системой мониторинга и предупреждения подобных случаев.

Предложения Росморречфлота и Минтранса России по совершенствованию системы безопасности мореплавания направлены в Правительство РФ.

В 2010 г. проделана значительная часть работы по реализации положений Международного кодекса по охране судов и портовых средств. В соответствии с планами охраны во всех судоводных и стивидорных компаниях есть соответствующим образом обученные сотрудники, на каждом судне — члены командного состава, ответственные за транспортную безопасность. Нашими учебными заведениями подготовлено свыше 8,5 тыс. специалистов в этой области. Росморречфлот выполняет функции координатора в вопросах формирования конвоев судов для прохождения через Аденский залив. Принятые меры оказались результативными: с 2004 г. ни одно судно под флагом РФ не было захвачено пиратами.

В соответствии с требованиями закона «О транспортной безопасности» ак-

ватории трех морских портов (Владивостока, Калининграда и Сочи), а также девяти гидроузлов на ВВП оснащены комплексами инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности

Законодательные инициативы

В 2010 г. Росморречфлот совместно с Минтрансом России продолжил работу по реализации закона «О морских портах».

По состоянию на 1 января 2011 г. в Реестр морских портов Российской Федерации внесены сведения о 58 (из 63) морских портах. Формирование реестра планируется завершить в текущем году.

В целях реализации требований 83-ФЗ от 8 мая 2010 г. Росморречфлот подготовил предложения по изменению типов учреждений. Предусматривается создание 4 федеральных казенных учреждений и 49 федеральных бюджетных учреждений. Подготовлены проекты уставов, формируются государственные задания.

Образование и кадры

Одной из важнейших сфер деятельности Росморречфлота является отраслевое образование.

Для реализации ключевых целей транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. необходимо обеспечить подготовку достаточного количества квалифицированных специалистов.

По состоянию на 1 января 2011 г. в семи образовательных комплексах по программам высшего и среднего профессионального образования проходит обучение 75 тыс. человек, в том чис-

ле по программам высшего профессионального образования — около 52 тыс. человек.

В этом году подведомственные вузы получили возможность выйти на рынок со своей инновационной продукцией. В рамках 217-ФЗ от 2 августа 2009 г. в подведомственных вузах были созданы малые инновационные предприятия.

В течение 2011–2012 гг. планируется большая работа по трансформации вузов в федеральные транспортные университетские комплексы. Эта работа только начинается.

Задачи Росморречфлота на 2011 г. и среднесрочную перспективу до 2013 г. сформулированы в основных программных документах. Это обеспечение потребностей экономики в перевозке и перевалке грузов, повышение уровня безопасности населения на транспорте, реализация проектов по программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» с учетом социальных аспектов. У нас большие планы по строительству транспортного флота и специализированного флота государственного назначения. Мы должны сохранить инвестиционную привлекательность отрасли и улучшить условия работы бизнеса. В целях усиления безопасности судоходства мы реформируем системы Госморспасслужбы и управления на внутренних водных путях, укрепляем кадровый потенциал отрасли.

Средняя заработная плата в образовательных учреждениях составила 17,6 тыс. руб. (рост на 13%), в государственных бассейновых управлениях — 18,7 тыс. руб. (+4,5%), в администрациях морских портов — 41,4 тыс. руб. (+1,5%), в центральном аппарате — 38,1 тыс. руб. (+4,1%). В 2011 г. планируется рост заработной платы в целом по отрасли на 10%.

Проводится планомерная работа по повышению квалификации персонала и омоложению командного состава. Так, средний возраст руководителей в центральном аппарате составляет 45 лет, на предприятиях и в учреждениях — 53 года.

Мы ожидаем, что 2011 г. станет годом начала нового подъема отрасли. Для этого нам необходимо сформировать современную конкурентоспособную инфраструктуру морского и внутреннего водного транспорта, которая отличалась бы высоким уровнем безопасности, комфортными условиями для бизнеса и мотивировала на успешный труд всех работников отрасли.