

О состоянии и перспективах развития речного и морского транспорта

И. Е. ЛЕВИТИН, министр транспорта Российской Федерации



Важнейшим приоритетом транспортной политики Российской Федерации является формирование и развитие современной транспортной инфраструктуры, способной обеспечить ускоренное движение грузов и пассажиров, снижение транспортных издержек, развитие промышленной и минерально-сырьевой базы.

Морской и речной транспорт, наряду с другими видами транспорта и инфраструктурными отраслями, обеспечивают базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических и внешнеполитических целей. Сегодня на предприятиях водного транспорта работает 240 тыс. чел.

Перспективы развития речного и морского транспорта определены Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. Выполняя значительную часть внешнеторговых перевозок, морской транспорт вносит существенный вклад в развитие внешнеэкономических связей. Роль внутреннего водного транспорта определяется географическим расположением внутренних водных путей. В регионах Крайнего Севера в условиях отсутствия железных и автотородор внутренних водный транспорт является жизнеобеспечивающим и осуществляет основные объемы перевозок грузов и пассажиров. За 10 месяцев 2009 года объем перевозок грузов судами под российским флагом вырос на 4,3% и составил 31,2 млн тонн. Перевалка грузов в морских портах за 10 месяцев 2009 г. увеличилась на 8,2% и составила 412,0 млн тонн. На внутреннем водном транспорте объем перевозок за 10 месяцев сократился на 35% и составил около 92 млн тонн.

Министерством в 2008–2009 гг. была проделана большая работа по формированию государственной транспортной политики на долгосрочный период, утверждены основные стратегические и программные документы:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года;

- ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»;

- Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации».

В 2009 г. Минтранс России обеспечил принятие 81 нормативного правового акта Российской Федерации в области морского и речного транспорта, в том числе:

- Федеральный закон (от 28 апреля 2009 г. № 63-ФЗ «О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Литовской Республики о судоходстве по Куршскому заливу и водным путям в Калининградской области Российской Федерации и в Литовской Республике»);

- 6 постановлений Правительства Российской Федерации;

- 50 распоряжений Правительства Российской Федерации, большинство из них по утверждению границ морских портов;

- 23 приказа Минтранса России.

Особо хотелось бы выделить работу по реализации Федерального закона «О морских портах», который является ключевым элементом обеспечения нормативного правового регулирования деятельности в морских портах России.

К настоящему времени в соответствии с требованиями закона:

- Завершен процесс создания единых администраций морских портов;

- Произведены переназначения капитанов морских портов;

- Утверждены новые ставки портовых сборов;

- Проводится работа по установлению границ морских портов,

- Реализуются другие нормы закона.

В рамках подготовки актов об установлении границ морских портов министерством организована работа по

приведению земельных правоотношений в соответствие с требованиями земельного законодательства.

Результаты проделанной работы станут базовым материалом при подготовке схем территориального планирования всех уровней, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации. К настоящему времени утверждены границы 28 морских портов. В 2009 году утверждены границы 23 портов, среди которых крупнейшие порты России — Большой порт Санкт-Петербурга, Новороссийск, Приморск, Мурманск, Восточный, Усть-Луга.

К другим наиболее значимым из принятых в 2009 году нормативных актов по реализации закона «О морских портах» можно отнести постановление Правительства Российской Федерации № 592 от 17 июля 2009 г., наделившее Росморречфлот дополнительными полномочиями по управлению федеральной собственностью в морских портах, и приказы Минтранса «Порядок сдачи в аренду федерального имущества в морском порту» и «Об общих правилах плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним».

Министерство уделяет серьезное внимание и совершенствованию законодательства, направленного на поддержку судоходства и судостроения. Принятый в 2005 году закон о международном реестре судов благоприятно сказался на возвращении судов под российский флаг. На начальном этапе функционирования Российского международного реестра судов в нем, в основном, регистрировались суда смешанного «река-море» плавания. По состоянию на конец 2009 г. в Российском международном реестре судов зарегистрировано 350 судов общим дедвейтом около 1,5 млн тонн. Ежемесячно в реестре регистрируется от 10 до 30 судов, причем в последнее время наметилась тенденция регистрации крупнотоннажных морских судов.

Основным инструментом развития инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта является реализация федеральных целевых прог-

рам «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» и «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

За период действия программы с 2002 по 2009 гг. в портах введены в эксплуатацию дополнительные перегрузочные мощности на 305 млн тонн, построено свыше 10 погонных километров причальных стенок, 152 транспортных судна суммарным дедвейтом 8,1 млн тонн, осуществлены поставки более 40 единиц флота государственного назначения. На указанные мероприятия затрачено 443 млрд рублей, в том числе из средств федерального бюджета — 50,7 млрд рублей. Грузооборот российских портов вырос почти в 2,5 раза (2001 г. — 203,6 млн тонн, 2009 г. — 495 млн тонн).

С 2010 г. развитие морского транспорта будет осуществляться в соответствии с федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» в рамках подпрограмм «Морской транспорт» и «Развитие экспорта транспортных услуг», общий объем финансирования которых составит более триллиона (1087,8 млрд) рублей, в том числе из средств федерального бюджета 368,2 млрд рублей.

По подпрограмме «Морской транспорт» объем финансирования составит 630,7 млрд рублей, в том числе из средств федерального бюджета 182 млрд рублей. Прирост производственных мощностей российских портов составит 454 млн тонн. Основные мероприятия программы направлены на создание перегрузочных мощностей по перевалке угля (порты Ванино, Восточный, Тамань, Мурманск, Усть-Луга), наливных грузов (порты Усть-Луга, Козьмино, Новороссийск, Туапсе), контейнерных грузов (порты Восточный, Новороссийск, Санкт-Петербург, Усть-Луга).

В результате реализации указанных программных мероприятий планируется обеспечить к 2016 г. перевалку грузов в объеме около 770 млн тонн в год и создать дополнительный резерв пропускной способности морских портов в 15%.

Минтранс России в последние годы уделяет серьезное внимание развитию железнодорожно-паромного сообщения с целью развития сотрудничества в области транспорта, смешанных (комбинированных) перевозок между портами Российской Федерации и государствами балтийского, каспийского и азово-черноморского бассейнов.



В центре внимания Минтранса России находится также развитие Северного морского пути, являющегося исторически сложившейся национальной единственной транспортной коммуникацией Российской Федерации в Арктике. В целях совершенствования системы государственного регулирования судоходства на трассах в акватории Северного морского пути и обеспечения защиты окружающей среды министерством подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания по трассам в акватории Северного морского пути».

В последние годы в России резко возрос объем перевозок нефти и нефтепродуктов морским транспортом. Введены в действие нефтяные терминалы Каспийского трубопроводного консорциума в порту Новороссийск, Балтийской трубопроводной системы в порту Приморск, терминалы в портах Высоцк, Де-Кастри, Варандей, Пригородное, Козьмино. Перевозка морским транспортом нефтеналивных грузов за 10 месяцев 2009 г. по отношению к аналогичному периоду 2008 г. возросла на 13,9%.

В целях повышения эффективности мер по комплексному развитию систем безопасности мореплавания и судоходства на расширенном заседании Коллегии Министерства транспорта Российской Федерации (28 ноября 2008 г.) принято решение о разработке и создании единой автоматизированной информационно-управляющей системы Росморречфлота (АСУ «МоРе»). Эта система будет представлять собой инте-

рированную систему информационного обеспечения и позволит в постоянном режиме получать полные данные о каждом морском и речном судне. Кроме того, АСУ «МоРе» станет сегментом автоматизированной системы управления транспортным комплексом Российской Федерации (АСУ ТК РФ).

В 2004 году на 23 сессии ассамблея Международной морской организации приняла резолюцию, устанавливающую «Добровольную систему проверки государств-членов Международной морской организации» (далее — аудит) и призывающую правительства выразить согласие на проведение такой проверки.

В период с 26 сентября по 7 октября 2009 года состоялась проверка Российской Федерации в рамках добровольной системы проверки государств — членов Международной морской организации на предмет установления соответствия практики Российской Федерации требованиям международных конвенций, кодексов и иных стандартов Международной морской организации. С учетом уровня государственной системы управления безопасностью мореплавания, результатов проведенного аудита на прошедшей в конце ноября 2009 года сессии ассамблеи Международной морской организации Российская Федерация была избрана в совет Международной морской организации по категории «А» как одна из десяти ведущих морских держав.

Важное место в деятельности министерства занимает осуществление двусторонних отношений в области морского транспорта. Основная форма этой работы — заключение двусторонних соглашений Российской Федерации с

иностранными государствами в области морского транспорта и судоходства. На сегодняшний день действует 58 таких соглашений. Также между Россией и иностранными государствами действует 26 договорно-правовых актов о сотрудничестве при поиске и спасании на море.

Переходя к вопросу состояния и перспектив внутреннего водного транспорта, следует подчеркнуть, что в 2009 г. министерство приступило к реформированию системы управления внутренними водными путями. Минтранс России завершена дивизионная более трех лет подготовка концепции реформирования. 17 апреля 2009 г. проект концепции был рассмотрен и одобрен на заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. 11 июня 2009 г. он был одобрен на заседании Правительства Российской Федерации после чего приказом Минтранса России концепция была утверждена. Принятой концепцией предусмотрено проведение реформирования системы управления внутренними водными путями в два этапа (первый этап — 2009–2011 годы, второй этап — 2012–2015 годы), которое позволит осуществить корректировку процесса при ее реализации.

Концепция устанавливает цели, задачи и механизмы осуществления государственной политики по развитию системы управления внутренними водными путями, конкретизирует роль государства в области регулирования данной деятельности. Сегодня на бассейновом уровне управление и содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений осуществляют 15 федеральных государственных учреждений и федеральное государственное унитарное предприятие «Канал имени Москвы», в составе которых функционируют 92 филиала.

Сложившаяся в отрасли система управления не охватывает полный круг вопросов регулирования и развития транспортной инфраструктуры. В первую очередь, это совмещение функций государственного регулирования и предпринимательской деятельности в государственных бассейновых управлениях водных путей и судоходства. Кроме того, в речных портах отсутствует административно-властное регулирование, федеральные органы исполнительной власти в области транспорта не наделены полномочиями по управлению федеральным имуществом в речных портах.

Систему управления внутренними водными путями и речными портами предлагается организовать на основе функционирования:

- федеральных государственных учреждений — администраций речных бассейнов — для реализации функций государственного регулирования на внутренних водных путях и в речных портах;
- федерального государственного унитарного предприятия с филиалами в бассейнах — для содержания внутренних водных путей и работ на объектах инфраструктуры водного транспорта, находящихся в федеральной собственности.

Необходимо отметить еще один важный аспект функционирования внутреннего водного транспорта. До настоящего времени внутренние водные пути Российской Федерации закрыты для плавания судов под иностранным флагом. Минтранс России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти подготовил комплекс мер по открытию внутренних водных путей Российской Федерации для плавания судов под флагами иностранных государств (далее — комплекс мер), рассчитанный на 6 лет (2009–2015 гг.).

Комплекс мер включает в себя мероприятия по нормативно-правовому регулированию, развитию инфраструктуры внутренних водных путей, совершенствованию системы управления внутренними водными путями.

С учетом российского и мирового опыта, а также практики международного сотрудничества в области морского судоходства, в перспективе предполагается заключение двусторонних и многосторонних межправительственных соглашений, которые будут определять порядок и условия плавания по внутренним водным путям России иностранных судов, осуществляющих международные перевозки грузов и пассажиров.

Строительство и реконструкция гидротехнических сооружений и модернизация технического флота проводится в рамках подпрограммы «Внутренние водные пути» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)».

Безусловно, на функционирование морского и речного транспорта оказывает влияние мировой финансовый кризис.

Деятельность Минтранса России начиная с IV квартала прошлого года была направлена на разработку и реали-

зацию комплекса антикризисных мер на транспорте. Наши предложения, подготовленные совместно с бизнесом, транспортными ассоциациями и общественными организациями, после их широкого обсуждения на Общественном совете в министерстве и в федеральных округах были направлены для учета при подготовке проекта программы антикризисных мер Правительства Российской Федерации на 2009 г. Многие наши предложения нашли отражение в утвержденной программе.

Большая работа предстоит министерству по реализации решений прошедшего 24 ноября 2009 года в Ульяновске заседания Президиума Государственного Совета по вопросу инновационного развития транспортного комплекса.

Особое внимание в современных условиях Минтранс уделяет поддержке образовательных учреждений водного транспортного комплекса. В 2004 г. в транспортном образовании в сфере морского и речного транспорта было 30 самостоятельных высших и средних учебных заведений. По согласованию с Министерством образования проведена работа по созданию 7 вертикально интегрированных образовательных комплексов — трех на морском и четырех на водном транспорте. Сегодня в них одновременно обучается 57 тыс. студентов и курсантов по всем формам обучения.

В целях снижения воздействия кризиса на способность оплачивать обучение проведен анализ возможности перевода части студентов и курсантов транспортных вузов с платной на бюджетную форму обучения. Всего в 2009 г. морскими и речными вузами осуществлен перевод на бюджетную форму обучения 231 студента.

В качестве меры материальной поддержки, а также в целях повышения престижа и привлекательности транспортного образования и развития научно-исследовательской деятельности, в образовательных учреждениях транспортного комплекса назначены:

- 6 стипендий Президента Российской Федерации;
- 18 стипендий Правительства Российской Федерации;
- 35 стипендий имени Павла Петровича Мельникова.

Кроме того, Минтранс учреждена стипендия имени Тимофея Борисовича Гуженко, которая с 1 сентября 2009 года будет назначаться студентам и курсантам образовательных учреждений морского и речного транспорта.