

РАБОТА МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА: ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ



РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
Александр Александрович Давыденко

Федеральное агентство морского и речного транспорта активно занимается модернизацией отрасли, решает задачи совершенствования транспортной инфраструктуры для построения конкурентоспособной современной и безопасной системы морского и речного транспорта, повышения эффективности бюджетных расходов и обеспечения высококвалифицированными кадрами.

Сегодня своими главными стратегическими целями и приоритетными задачами, прописанными в программных документах и определяющими деятельность, Росморречфлот считает:

- развитие современной и эффективной инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта, удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах (Транспортная стратегия России на период до 2030 года);
- обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности морского и внутреннего водного транспорта по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны, повышение уровня безопасности мореплавания в портах и судоходства на внутренних водных путях (Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»);
- повышение уровня безопасности на водном транспорте, оснащение комплексами инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности, совершенствование антитеррористической защищенности объектов (комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте).

Таблица 1

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Показатель	2009	2010	2011	Отношение 2011 к 2010, %
Перевозки грузов во всех видах плавания, млн т	39,70	37,50	33,60	89,60
в заграничном плавании	31,30	28,30	24,50	86,60
в каботажном плавании	8,30	9,20	9,10	98,90
Перевозки в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, млн т	3,50	4,10	3,90	95,10
Перевозки пассажиров, млн человек	1,47	1,51	1,34	88,70

Таблица 2

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ, КОНТРОЛИРУЕМЫЙ РОССИЕЙ

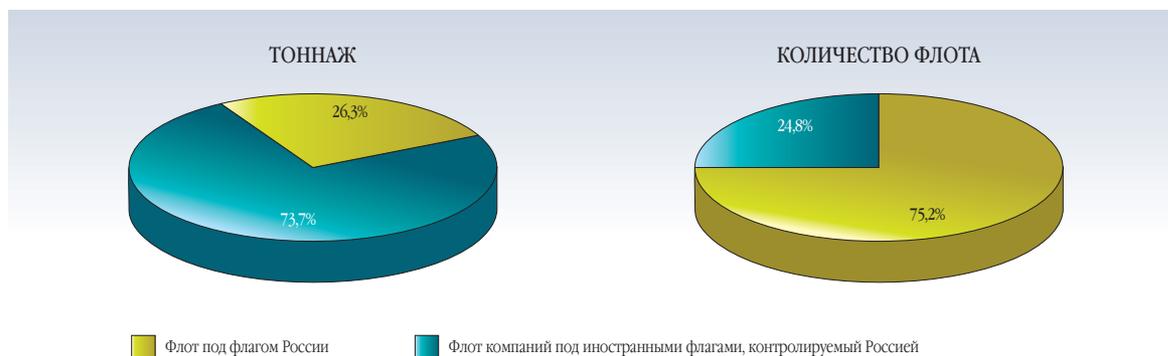
Флот	01.01.2009		01.01.2010		01.01.2011		01.02.2012	
	единиц	тыс. т дедвейта						
Флот под флагом России	1291	5625,4	1187	5398,1	1151	5262,4	1067	5167,7
Флот под иностранным флагом, контролируе- мый Россией	190	11121,6	189	12312,0	332	13932,6	351	14447,1
флот офшорных компаний	117	6261,3	114	7072,0	253	8138,2	216	3160,0
флот «Совкомфлот», «Новошип»	73	4860,3	75	5240,0	79	5794,4	135	11341,1
Всего национальный и контролируемый флот России	1481	16747,0	1376	17710,1	1483	19195,0	1418	19614,7
В сравнении с предыду- щим годом, %	+0,5	+3,1	-7,1	+5,8	+7,8	+8,4	-4,4	+2,2

Итоги работы Федерального агентства морского и речного транспорта за 2011 год

2011 год стал годом активных структурных преобразований в системе управления. На морском транспорте после укрепления администраций морских портов началось создание бассейновых администраций. Было проведено реформирование Госморспасслужбы России. Параллельно воссоздавалась инфраструктура Севморпути. На внутреннем водном транспорте активно шло реформирование управления внутренними водными путями с созданием администраций речных бассейнов, введением в них института капитанов речных бассейнов и портового контроля. Были реформированы ФБУ «Подводречстрой», ФГУП «Росморпорт», «Морсвязьспутник», «ГЦСС» и «Речсвязьинформ». Продолжилась реформа отраслевого образования.



1



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО И КОНТРОЛИРУЕМОГО РОССИЕЙ ФЛОТА ПО ТОННАЖУ И КОЛИЧЕСТВУ ЕДИНИЦ

Морским транспортом за 2011 год было перевезено 34 млн т грузов (табл. 1). Величина грузооборота составила 41 млн тонно-миль. Это примерно на 11% меньше, чем в 2010 году. При этом объем перевозок сухогрузов увеличился, а перевозки наливных грузов уменьшились. Причина – в колебаниях рынка продаж нефти. В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности было завезено около 4 млн т.

В навигацию 2011 года по трассам Северного морского пути перевезен рекордный объем транзитных грузов – 835 тыс. т, почти в 6 раз больше показателей 2010 года. Это позволило бизнесу на практике оценить коммерческую привлекательность таких перевозок, а государству – выработать меры по выводу арктического судоходства на новый уровень в части обеспечения безопасности мореплавания.

В 2011 году осуществлена проводка по трассам Северного морского пути крупнотоннажного танкера класса «суэцмакс» «Владимир Тихонов» дедвейтом 162 тыс. т компании ОАО «Совкомфлот», преодолевшего Северный морской путь за семь с половиной суток с грузом 120 тыс. т газового конденсата для рынков Юго-Восточной Азии.

В Российском международном реестре числится 328 судов общим дедвейтом 1,8 млн т (на 1,2% больше, чем в 2010 году). За прошедший год российскими судовладельцами было построено 26 судов общим дедвейтом более 730 тыс. т. В 2012 году планируется создать еще 10 судов (до 500 тыс. т).

Вступивший в силу Федеральный закон от 7 ноября 2011 года №305-ФЗ, направленный на поддержку отечественного судостроения и судоходства, окажет положительное влияние на общую ситуацию со строительством и эксплуатацией как морского, так и речного флота.

Общее количество судов морского транспортного флота, контролируемого Россией, на начало 2012 года составило 1418 (табл. 2), общий дедвейт – 19,6 млн т, то есть наблюдается небольшое количественное увеличение.

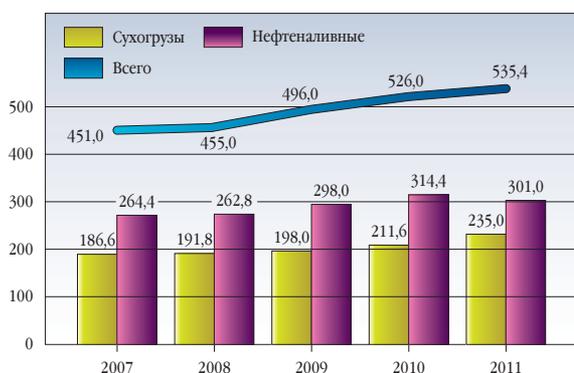
В прошлом году в морских портах России было переработано более 535 млн т, что на 2% больше, чем в 2010 году (рис. 2–5). Это позитивная динамика, потому что прирост объемов перевалки сухих грузов, которые составляют основу наиболее высокотехнологичных портовых операций, в прошлом году достиг 11%. Вместе с тем были потеряны объемы перевалки нефтеналивных грузов – более 4%. Как уже отмечалось, это было обусловлено колебаниями рынка.

В целом итоговые показатели можно считать удовлетворительными. В перспективе ожидается изменение ситуации: со второго полугодия 2012 года возможно увеличение отгрузки нефти через Белокаменку в Мурманске, БТС-2 в Усть-Луге и ВСТО в Козьмино. Терминалы КТК в порту Новороссийск также могут увеличить отгрузки нефти с вводом в эксплуатацию двух скважин компании «ЛУКОЙЛ».

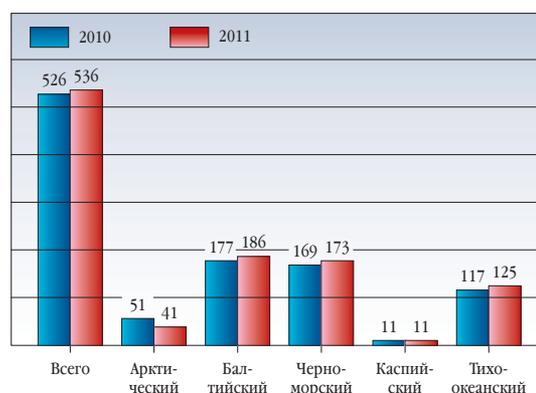
По мнению экспертов, в 2012 году сохранится тенденция роста объемов перевалки сухих и стабилизация наливных грузов. Общий грузооборот морских портов России планируется вывести на уровень 560 млн т.



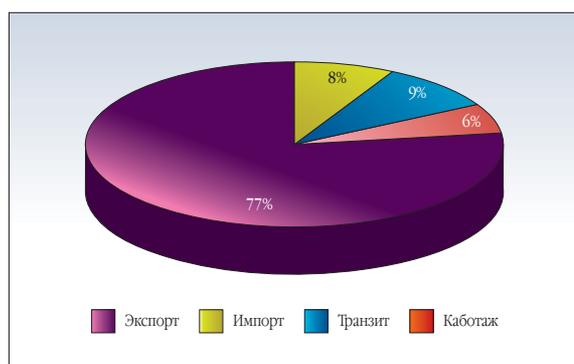
2

ДИНАМИКА ПЕРЕРАБОТКИ ГРУЗОВ
В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ, МЛН Т

3

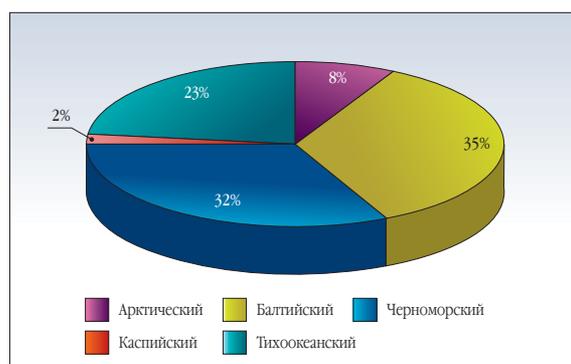
РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПЕРЕГРУЗКИ ГРУЗОВ
В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ПО БАСЕЙНАМ, МЛН Т

4



СТРУКТУРА ПЕРЕРАБОТКИ ГРУЗОВ В 2011 ГОДУ

5



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В 2011 ГОДУ ПО БАСЕЙНАМ

В 2011 году была продолжена реализация Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Это позволило увеличить портовые мощности на 30 млн т за счет строительства и ввода в эксплуатацию объектов в портах Высоцк, Усть-Луга, Тамань, Новороссийск, Туапсе, Сочи. Объем финансирования составил 18,3 млрд рублей, что на одну треть больше, чем в 2010 году.

Строго в рамках утвержденных графиков в 2011 году продолжалась активная реализация мероприятий по созданию морской транспортной инфраструктуры для подготовки и проведения зимних Олимпийских игр 2014 года в Сочи и саммита АТЭС-2012 во Владивостоке. Объем финансирования на реализацию данных мероприятий составил 4,6 млрд рублей и 1,1 млрд рублей соответственно.

В 2012 году предусматривается увеличение портовых мощностей еще на 75 млн т. Развитие портовой инфраструктуры запланировано в портах Усть-Луга, Новороссийск, Туапсе, Тамань, Сочи и Оля.

К 2016 году планируется обеспечить перевалку грузов в портах России в объеме 770 млн т в год, в том числе иметь 15%-ный резерв пропускной способности.

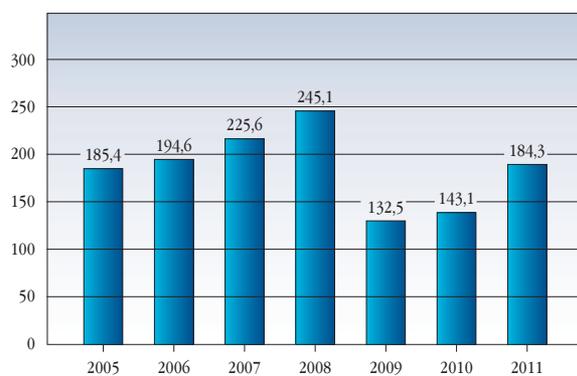
Общий объем государственных капиталовложений в портовую инфраструктуру в 2011 году составил 27 млрд рублей – это на одну треть больше чем в 2010 году. При этом пропорция бюджетных и внебюджетных поступлений в эту сферу составила 1: 4, что соответствует значениям утвержденной программы.

Особенно хочется отметить, что не снижаются темпы строительства флота государственного назначения.

Для повышения уровня технической оснащенности государственных аварийно-спасательных формирований в 2010–2011 годах построено и сдано в эксплуатацию 16 единиц флота различного назначения. В 2012 году планируется ввести в строй еще 6 единиц.

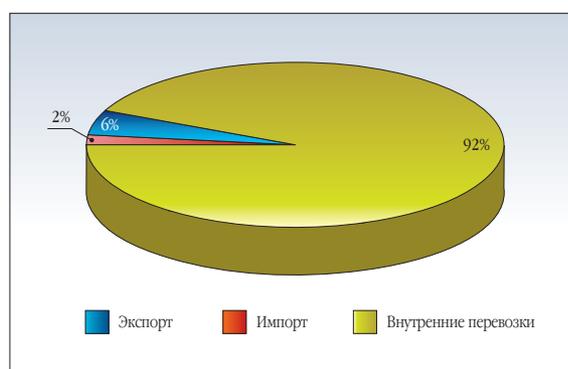


6



ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В РЕЧНЫХ ПОРТАХ ЗА 2005–2011 ГОДЫ, МЛН Т

7



СТРУКТУРА ПЕРЕРАБОТКИ ГРУЗОВ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

Таблица 3

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ РОССИИ ЗА 2010–2011 ГОДЫ

Показатель	2010	2011	Отношение 2011 к 2010, %
Перевозка грузов, млн т	104,9	126,6	+20,7
внутреннее сообщение	87,9	108,6	+23,6
заграничное сообщение	17,0	18,0	+5,8
Грузооборот, млн т-км	54,9	59,6	+8,4
внутреннее сообщение	32,7	36,5	+11,6
заграничное сообщение	22,2	23,1	+3,7

Начато строительство ледокольного флота: 4 дизель-электрических и 1 атомного ледокола. Повышенное внимание уделяется совершенствованию объектов обеспечения безопасности мореплавания.

В 2011 году объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте вырос на 21% и составил 127 млн т (табл. 3). В районы Крайнего Севера было отправлено 19,4 млн т грузов, что на 8% превышает объем 2010 года. Перевозки пассажиров составили более 14 млн человек. Объемы перевалки грузов в речных портах выросли на 29% и составили 184 млн т (рис. 6).

В 2012 году прогнозируется рост объемов перевозки и перевалки грузов речным транспортом.

Отрадно отметить, что судоходными компаниями разработаны и реализуются проекты судов нового типа как грузового, так и пассажирского флота. На сегодняшний день в эксплуатацию введено 13 таких судов.

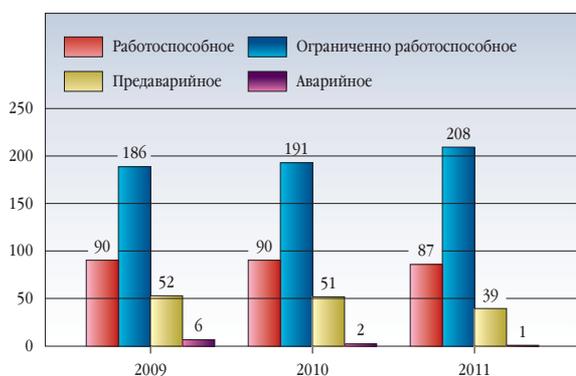
В свою очередь, Росморречфлот реализует программу обновления технического флота. В рамках вышеуказанной федеральной целевой программы запланированы реконструкция и строительство более 350 плавательных единиц на сумму более 30 млрд рублей.

Эффективность речных перевозок зависит от габаритов внутренних водных путей (ВВП), поэтому Росморречфлот уделяет особое внимание их качественным характеристикам. В 2011 году общая протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов и круглосуточным движением транспортного флота хотя и немного, но увеличилась.

На особом учете у Росморречфлота состояние судоходных гидротехнических сооружений (СГТС). В результате проведенных Агентством мероприятий по состоянию на 1 января 2012 го-



8



ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ СУДОХОДНЫХ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

9



УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДНЫХ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

10



«УЗКИЕ» МЕСТА НА ЕДИНОЙ ГЛУБОКОВОДНОЙ СИСТЕМЕ

да в два раза уменьшилось число сооружений, находящихся в аварийном техническом состоянии (осталось одно сооружение) (рис. 8). На одну треть уменьшилось их число с опасным и неудовлетворительным уровнем безопасности (рис. 9). Повышен уровень безопасности 23 сооружений. К 2016 году планируется вывести все СГТС на нормальный уровень безопасности.

Одно из ключевых направлений деятельности Федерального агентства морского и речного транспорта – устранение лимитирующих участков на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации. Из существовавших в прошлом десятилетии трех «узких» мест расширено одно – Кочетовский гидроузел. Остались две самые сложные проблемы: Нижнесвицкий шлюз на Волго-Балтийском водном пути (в 2012 году начинается строительство его второй нитки) и недостаточные глубины на Волге между Нижним Новгородом и Городцом – эта задача решается поднятием уровня Чебоксарского водохранилища до 68-й отметки. На ее решение российская энергетическая компания «Русгидро» отводит три-пять лет.

Последние три года отмечены устойчивым маловодьем – водохранилища на Волжско-Камском каскаде и на р. Дон наполнялись лишь на 50%. В результате возникло еще три «узких» места, где глубины составляют чуть более 3 м: Нижняя Кама от Чайковского шлюза до с. Камбарка, Нижняя Волга в районе Саралёва и Нижний Дон в районе Багаевки (рис. 10).



В рамках федеральной целевой программы развития транспортной системы разрабатываются проекты реконструкции Саралёвского водного узла и строительства Багаевской низконапорной плотины. По Нижней Каме формируется техническое задание.

На реконструкцию гидротехнических сооружений из федерального бюджета в 2011 году было выделено 10 млрд рублей, что на 39% больше по отношению к объему 2010 года. Объем средств из внебюджетных источников составил 3,7 млрд рублей. В рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» в 2011 году работы по реконструкции велись на 34 объектах, проектно-изыскательские работы – по 8 проектам. Завершена реконструкция 12 объектов: канала имени Москвы, Волго-Балтийского, Северо-Двинского, Камского, Волго-Донского, Енисейского и Ленского государственных бассейновых управлений (ГБУ).

В 2011 году было принято и введено в эксплуатацию после капитального ремонта 11 объектов судоходных гидротехнических сооружений канала имени Москвы, Беломорско-Балтийского канала, Северо-Двинского, Волжского и Волго-Донского ГБУ и 26 единиц технического флота различного назначения в 8 ГБУ.

Меры по повышению уровня безопасности

Росморречфлот, создавая инвестиционную привлекательность своей отрасли, комфортные условия для бизнеса, в первую очередь ориентирован на обеспечение безопасных перевозок грузов и пассажиров. Безопасность судоходства – главный критерий в организации перевозок.

Аварии прошлого года выявили две основные причины роковых происшествий. Первая – несовершенство надзора и контроля. Вторая – человеческий фактор.

Для устранения первой причины проводится следующий комплекс мероприятий:

- реформирование управления на морском транспорте: создание бассейновых администраций, реформирование системы Госморспасслужбы России с целью создания единой структуры в рамках федерального бюджетного управления (ФБУ) «Госморспасслужба России» с филиалами на бассейнах и администрации Северного морского пути;
- реформирование управления на внутреннем водном транспорте: создание на базе государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства (ГБУВПиС) администраций речных бассейнов, введение института капитана бассейна, внедрение системы портового контроля, совершенствование системы управления движением судов;
- законодательное регулирование: разработаны поправки в Кодекс торгового мореплавания и Федеральный закон о морских портах Российской Федерации и поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта, внесен в Государственную Думу законопроект о государственном регулировании торгового мореплавания в акватории Северного морского пути.

Но как бы ни оснащались современными системами безопасности порты и внутренние водные пути, морские и речные суда, все равно в центре системы находится и будет находиться человек – специалист. И неважно, где он работает – в офисе, диспетчерской или на ходовом мостике. Ошибки, просчеты, нарушения правил этими специалистами в конце концов складываются в ситуацию, которая приводит к тяжелым последствиям. Поэтому подготовке и переподготовке кадров на всех уровнях необходимо придать новый импульс. В первую очередь это касается отраслевых учебных заведений.

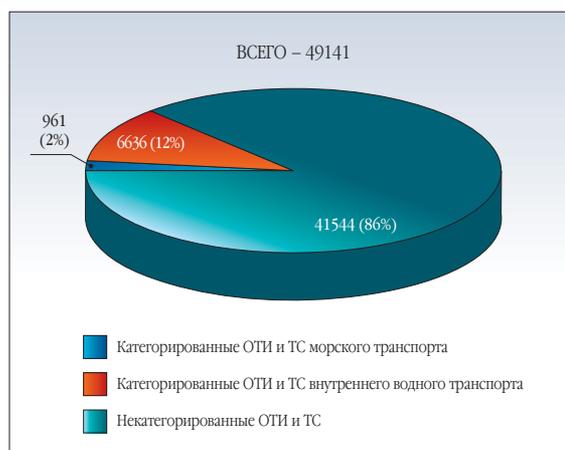
В 2011 году в 7 образовательных комплексах и 32 филиалах по программам высшего и среднего профессионального образования обучались 74 тыс. человек, в том числе по программам высшего профессионального образования около 48 тыс. человек.

Образовательные комплексы в системе Росморречфлота:

- 1) на речном транспорте:
 - ФБОУ ВПО «Волжская государственная академия водного транспорта»;
 - ФБОУ ВПО «Санкт-Петербургский университет водных коммуникаций»;



11



КОЛИЧЕСТВО ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

- ФБОУ ВПО «Московская государственная академия водного транспорта»;
- ФБОУ ВПО «Новосибирская государственная академия водного транспорта»;

2) на морском транспорте:

- ФБОУ ВПО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского»;
- ФБОУ ВПО «Государственная морская академия имени адмирала С.О. Макарова»;
- ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова».

Особенно важны преобразования и реформы для флотских специальностей. Так, одна из реформ касается количества высших учебных заведений и качества обучения. Нет необходимости иметь два или три учебных заведения в одном городе – это распыляет средства и кадры. В Санкт-Петербурге предстоит объединить Государственную морскую академию имени адмирала С.О. Макарова и Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций. Будет создан единый университет, осуществляющий подготовку специалистов морского и речного транспорта и носящий имя адмирала С.О. Макарова. Морская государственная академия имени адмирала Ф.Ф. Ушакова преобразована в университет. На базе ее филиала в Ростове-на-Дону создан Институт водного транспорта имени Г.Я. Седова, который объединил несколько учебных заведений. То же самое предстоит сделать в Астрахани, а также ряде других городов. Конечно, эта кампания встречает сопротивление со стороны руководящего состава некоторых филиалов, которые боятся потерять свои места. Но оптимизация расходов федерального бюджета и количества персонала, в том числе профессорско-преподавательского состава, даст возможность получить ресурсы для улучшения материально-технической базы учебных заведений и увеличить оплату труда того же профессорско-преподавательского состава.

Должна усиливаться и воспитательная работа. Ее основные направления таковы:

- формирование института кураторства;
- развитие студенческого самоуправления;
- создание единой университетской корпоративной культуры.

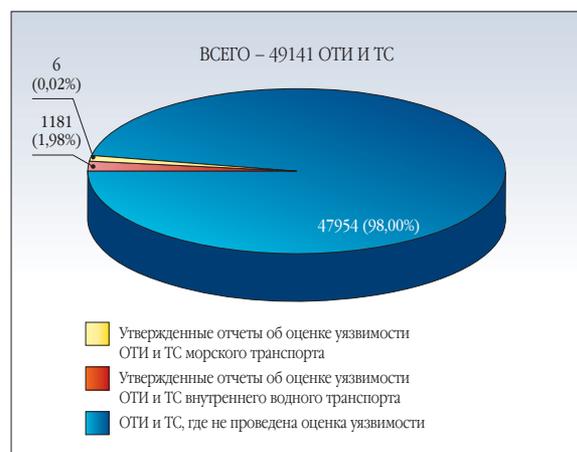
Большое значение имеет привитие навыков жизни в экипаже. Это и ношение формы, и организация внутренней службы, и работа с курсантами кадровых офицеров военно-морского флота. Работа в данном направлении будет способствовать повышению качества подготовки специалистов путем их ранней адаптации к условиям работы на флоте.

Кроме того, нужно решить три вопроса, которые возникли в связи с развалом старой школы обучения.

1. Во-первых, в вузах необходимо создать (и такая работа уже ведется) систему профессионального технического образования, где будут готовиться выпускники начальных ра-

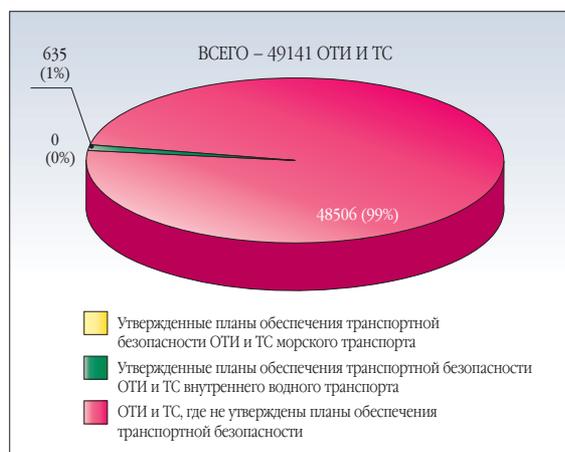


12



РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕДЕННОЙ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

13



УТВЕРЖДЕНИЕ ПЛАНОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Таблица 4

СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ОРГАНИЗАЦИЙ ОТРАСЛИ

	Руководитель организации	Заместитель руководителя	Руководитель структурного подразделения
Центральный аппарат Росморречфлота	–	40	47
Администрации морских портов	54	54	55
Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства	52	53	50
Образовательные учреждения	58	55	56

Таблица 5

СРЕДНЯЯ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА РАБОТНИКОВ ОТРАСЛИ В 2011 ГОДУ

	Сумма, тыс. рублей	Рост, %
Центральный аппарат Росморречфлота	38,3	0,5
Администрации морских портов	47,6	15,0
Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства	20,8	11,0
Образовательные учреждения	22,2	16,0

бочих специальностей для флота. В настоящее время эти учебные заведения находятся в ведении муниципалитетов и готовят все меньше специалистов с начальным профессиональным образованием, в которых остро нуждается отрасль.

- Во-вторых, нужно добиться, чтобы выпускники флотских средних специальных заведений могли без экзаменов (а не на общих основаниях) поступать во флотские высшие учебные заведения. Здесь требуется помощь Министерства транспорта Российской Федерации.



3. В-третьих, важно восстановить систему образования специалистов с совмещенными специальностями (рулевой-моторист, штурман-механик и т.д.). Это крайне необходимо, особенно на реке, в условиях работы сокращенными экипажами. В решении данного вопроса Агентству также нужна помощь Минтранса России.

И, конечно же, требуется улучшить качество переподготовки специалистов. Кроме усиления портового контроля должны вернуться система аттестации и назначения капитанов судов. Вышеперечисленные меры позволят улучшить квалификацию работников всех уровней и специальностей, а в конечном итоге уменьшить негативное влияние человеческого фактора.

Перед Федеральным агентством морского и речного транспорта поставлена задача усиления антитеррористической деятельности. Для оценки уязвимости, разработки планов охраны и оснащения судов и портовых средств определено 50 уполномоченных организаций. Во всех судоходных и стивидорных компаниях имеются соответствующим образом обученные сотрудники, а на каждом судне – члены командного состава, ответственные за транспортную безопасность. Учебными заведениями подготовлено свыше 13 тыс. специалистов в этой области. Росморречфлот выполняет функции координатора в вопросах формирования конвоев судов для прохождения через Аденский залив.

Итогом выполнения первого этапа Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте стало оснащение современными интегрированными комплексами инженерно-технических средств акваторий 6 морских портов (Калининград, Мурманск, Владивосток, Новороссийск, Сочи и Махачкала), а также 11 объектов на внутренних водных путях.

В марте 2011 года была 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 (ОТИ) и транспортных средств (ТС) (рис. 11). В 2012 году предстоит откатегорировать еще около 50 тыс. объектов. Системная работа уже налажена (рис. 12, 13).

Социальная защищенность работников отрасли

За приведенными цифрами и объемами стоят конкретные люди. Поэтому стоит отметить социальную значимость выполняемых программ: создаются дополнительные рабочие места, улучшаются условия труда и, соответственно, производительность, повышается социальная защищенность работников отрасли.

Средняя заработная плата в отрасли с 2005 года выросла в 5 раз и составила 32 тыс. рублей (табл. 5). В то же время есть существенная разница между заработной платой руководителей и остального персонала, особенно в учебных заведениях. В связи с этим необходимо внести в условия контракта руководителей зависимость их заработной платы от средней по предприятию или учреждению.

Вопрос с жильем для работников отрасли – один из самых сложных. Но первые шаги для его решения уже сделаны. На второй нитке Кочетовского шлюза было построено 6 домов. Зимой этого года в рамках капитального ремонта сооружений Северо-Двинской шлюзованной системы был сдан двухквартирный дом на шлюзе «Знаменитый». В ходе реализации комплексных проектов реконструкции Беломоро-Балтийского канала и Волго-Балтийского водного пути планируется строительство 15 домов и 65 домов и ведомственной гостиницы соответственно. С просьбой принять участие в решении жилищного вопроса Росморречфлот обратился к руководству субъектов Федерации, а руководители подведомственных учреждений и предприятий уточняют потребности своих сотрудников.

Результат уже имеется: в отрасль приходят молодые специалисты, налицо обновление руководящего состава, поэтому есть уверенность в стабильном развитии и последовательном решении поставленных задач.