



АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ ДАВЫДЕНКО
РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

ИТОГИ РАБОТЫ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В 2012 ГОДУ, ЗАДАЧИ НА 2013 ГОД И СРЕДНЕСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2015 ГОДА

В своей предвыборной кампании Президент Российской Федерации определил основные направления развития страны, а в Указе от 7 мая 2012 года №601 “Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления” поставил конкретные задачи и сроки их исполнения. Особое внимание было уделено повышению социальной защищенности граждан и эффективности системы образования, а также модернизации экономики, в том числе развитию транспортной инфраструктуры. На реализацию этих задач, а также утвержденных программ развития отрасли и была направлена деятельность Росморречфлота в 2012 году.

Этот год стал для морской и речной отрасли годом законодательных инициатив, которые внесли существенные коррективы в привычную жизнь водного транспорта. Все введенные изменения были важными и нужными. Особого внимания заслуживают два момента:

- была проведена актуализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года;
- в декабре прошлого года утверждена государственная программа Российской Федерации “Развитие транспортной системы”. Она сформирована по проектному принципу, содержит основные цели, задачи, направления и инструменты государственной транспортной политики на долгосрочный период (до 2020 года). В отличие от федеральных целевых программ, государственная программа включает все инструменты реализации государственной политики, инвестиционные проекты, меры государственного регулирования. Включает проекты двух целевых программ, а также восьми подпрограмм (одна из которых – “Морской и речной транспорт”).

ИТОГИ РАБОТЫ ОТРАСЛИ

Перевозки грузов морским транспортом в 2012 году составили около 20 млн т, грузооборот – 25 млрд тонно-миль. Эти цифры касаются только судов, которые ходят под российским флагом. Снижение этих показателей имеет несколько причин. Это и высокая доля налогов (включая сборы, пошлины и другие отчисления) в стоимости транспортных услуг, особенно по сравнению с компаниями стран “удобного” флага, с которыми конкурирует флот России на мировом фрахтовом рынке, и изменение системы учета, и др. Ассоциация судоходных компаний, президентом которой является Алексей Юрьевич Клярин, подробно изучает причины ухода судовладельцев под “удобные” флаги, а также разрабатывает различные предложения и проекты по возврату флота под российский флаг.

В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности завезено более 4 млн т грузов, что на 4% больше уровня 2011 года. В навигацию 2012 года по Северному морскому пути перевезено около 4 млн т грузов, в том числе 1,2 млн т транзитных.

Морской флот в 2012 году пополнился 41 новым транспортным судном общим дедвейтом более 1 млн т. В этом году ожидается ввод в эксплуатацию еще 22 единиц флота.

Общее количество судов, контролируемых Россией на начало 2013 года, увеличилось. В Российском международном реестре числится 568 единиц флота суммарным дедвейтом около 2 млн т.

Грузооборот морских портов России в 2012 году вырос по сравнению с 2011 годом почти на 6% и составил более 567 млн т. Повышение показателей отмечается в отношении как сухих грузов, так и наливных. Рост перевалки грузов обеспечивается постоянным наращиванием портовых мощностей. Так, в прошедшем году ввели в строй 72,5 млн т. Это терминал по переработке нефти БТС-2 в порту Усть-Луга, зерновой терминал в астраханском торговом порту Оля, вторая очередь строительных работ в специализированном порту Козьмино. Начато строительство нового морского порта Сабетта.

Строго в рамках утвержденных графиков реализованы мероприятия по строительству и вводу в эксплуатацию объектов Росморречфлота для делового саммита Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества 2012 года. Это позволило к началу мероприятия сформировать морскую посадку Владивостока, повысить уровень безопасности мореплавания, провести саму встречу без происшествий.

Также строго в рамках утвержденных сроков ведется реализация программы строительства объектов Росморречфлота для зимних Олимпийских игр 2014 года.

В 2013 году предусматривается увеличение портовых мощностей на 54 млн т.

К 2016–2018 годам планируется обеспечить перевалку грузов в объеме 740 млн т в год, в том числе иметь 15%-ный резерв пропускной способности для минимизации потерь в периоды пиковых нагрузок в транспортной системе.

Объем финансирования портовых инфраструктур из федерального бюджета составил 17 млрд рублей. При этом на 1 рубль бюджетных средств привлечено 4 рубля частных инвестиций. Это достаточно высокий показатель не только в России, но и в мире.

Не снижаются темпы строительства флота государственного назначения. За период с 2010 года построено 21 спасательное суд-

но. В прошлом году начато строительство 4 дизель-электрических и 1 атомного ледокола. Начато проектирование мелкосидящих речных ледоколов нового поколения. В 2013 году ожидается поставка еще 4 судов аварийно-спасательного и обеспечивающего флота.

Объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в 2012 году вырос на 12% и составил 142 млн т.

В районы Крайнего Севера было отправлено 20 млн т грузов, что на 3% превышает объемы прошлого года. Перевозки пассажиров составили 13,6 млн человек. Снижение объемов этих перевозок связано с вводом в строй новых автомобильных мостов на реках в крупных городах. Нужно сказать, что в прошлом десятилетии было введено 80 мостов, которые перешли в ведение Минтранса России недостроенными.

Объемы перевалки грузов в речных портах немного выросли и составили 186 млн т. В текущем году прогнозируется уверенный рост объемов перевозок и перевалки грузов речным транспортом.

Эффективность речных перевозок зависит от габаритов внутренних водных путей (ВВП), поэтому Росморречфлот уделяет их качественным характеристикам особое внимание. В 2012 году общая протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов и круглосуточным движением транспортного флота незначительно, но увеличилась.

Одно из ключевых направлений деятельности – устранение лимитирующих участков на единой глубоководной системе (ЕГС) европейской части Российской Федерации.

Подготовлены поправки в Водный кодекс Российской Федерации по поводу внутреннего водного транспорта, которые дают определение региональных внутренних водных путей и устанавливают возможность их эксплуатации, а также дают региональным бюджетам возможность вкладывать средства в развитие внутренних водных путей.

На особом контроле состояние судоходных гидротехнических сооружений (СГТС).

В результате проведенных Росморречфлотом мероприятий по состоянию на 1 января 2013 года реконструировано и капитально отремонтировано 23 объекта СГТС. Отремонтировано и построено 16 обстановочных судов. В ближайшем будущем планируется строительство 59 таких судов. Аварийных строений стало меньше на 2,1%. К 2016 году планируется вывести все СГТС на нормальный уровень безопасности.

На реконструкцию гидротехнических сооружений и участков ВВП было выделено более 12 млрд рублей, что на 33% больше, чем в 2011 году.

БЕЗОПАСНОСТЬ СУДОХОДСТВА

Задача Росморречфлота – обеспечивать перевозки грузов и пассажиров. Главный критерий в организации этих перевозок – безопасность судоходства.

Идет развитие и модернизация системы обеспечения безопасности в акваториях морских портов, в портах и на подходах к ним, на трассах Севморпути и на внутренних водных путях.

В рамках обеспечения безопасности судоходства выполняются работы по созданию электронных навигационных карт и баз данных. Создан картографический фонд морских навигационных карт.

Разработаны и внедрены электронные морские навигационные карты для 44 тыс. км внутренних водных путей. В этом году планирует-

ся сделать эти карты еще на 12 тыс. км. Завершить данные работы планируется к 2016 году.

В 2012 году завершено создание единой системы мониторинга с использованием аппаратуры автоматической и идентификационной системы на ЕГС в европейской части Российской Федерации.

Для флота, работающего на реках Сибири и Дальнего Востока, создана система спутникового мониторинга для выработки текущих координат ГЛОНАСС/GPS. Опыт эксплуатации в условиях слаборазвитой береговой инфраструктуры показал эффективность ее использования, а также надежность оборудования.

Наряду с обеспечением безопасности судоходства, важным аспектом работы Агентства является транспортная безопасность. Поставлена задача усиления антитеррористической деятельности. С одной стороны, безопасность можно усиливать бесконечно, с другой стороны, надо дать возможность работать бизнесу. Это очень важный аспект.

В рамках реализации Федерального закона №16 “О транспортной безопасности” в 2012 году проводились работы по перекатегорированию объектов инфраструктуры с уменьшением нагрузки, транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта, утверждению отчетов об оценке уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности.

В соответствии с перечнем, утвержденным приказом Минтранса России, обеспечена круглосуточная охрана объектов, находящихся в ведении бассейнов внутренних водных путей и канала имени Москвы.

Для проведения работ по оценке уязвимости аккредитовано 83 специализированных организации. В рамках реализации второго этапа Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте проводилась оценка уязвимости учебных судов образовательных учреждений. Осуществлялось физическое оснащение инженерно-техническими средствами акваторий морских портов и объектов на внутренних водных путях. В учебных заведениях Росморречфлота подготовлено 179 специалистов в области транспортной безопасности.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Безопасность судоходства во всех ее аспектах имеет особое значение в Арктике, на трассах Севморпути. Там особые условия работы, и, конечно, требуется особое внимание.

Сегодня Севморпуть играет особую роль не только для внутренних перевозок, но и как международный транспортный коридор, реализующий транзитный потенциал Российской Федерации. С этой точки зрения важно понять, что такое сегодня Севморпуть.

Немного истории. Первой организацией, созданной для изучения возможностей морских перевозок в Арктике и их дальнейшего практического использования, стал Комитет Северного морского пути, образованный в 1918–1919 годах постановлениями Совета министров Временного Сибирского правительства Колчака. Главной задачей комитета было создание устойчивой морской связи Сибири с западноевропейскими портами по Северному Ледовитому океану для развития внешней торговли. В 1920 году постановлением Сибирского революционного комитета эта организация была преобразована в советский “Комсеверпуть”, а 15 июня 1928 года – в Северо-Сибирское государственное акционерное общество “Комсеверпуть” с передачей

Наркомату внешней и внутренней торговли СССР. С марта 1932 года это уже Всесоюзное экспортно-импортное и транспортно-промышленное объединение.

Летом-осенью 1932 года экспедиция под руководством О.Ю. Шмидта на ледоколе “Сибиряков” впервые прошла Северным морским путем (СМП) из Архангельска до Берингова пролива за одну навигацию. По результатам этой экспедиции высшему руководству страны был подготовлен доклад о возможности использования северного морского маршрута для развития промышленности и инфраструктуры Севера СССР. Для этой цели было предложено создать единую организацию, которая занималась бы не только развитием транспортной системы, но и промышленностью, северными промыслами, строительством портовых сооружений, организацией постоянно действующих радио- и гидрометеорологических станций, созданием больниц и школ для местного населения. 17 декабря 1932 года было образовано Главное управление Северного морского пути при Совете Народных Комиссаров СССР. Руководителем был назначен О.Ю. Шмидт, его заместителями – М.И. Шевелёв (вопросы, связанные с морским и воздушным транспортом) и Г.А. Ушаков (радио- и гидрометеорологические службы, организация научных исследований).

В 1964 году управление по ряду причин было упразднено. А в 1970 году в Минморфлоте Советского Союза была учреждена Администрация Северного морского пути. СМП в то время стал инструментом освоения Арктики и оплотом стратегической независимости страны. Он сыграл огромную роль в обеспечении перевозок в годы Великой Отечественной войны. Большой вклад в развитие арктического транспортного флота внес начальник Севморпути Иван Дмитриевич Папанин – герой дрейфующей станции СП-1.

Начиная с 60-х годов прошлого века создавался современный атомный дизельный ледокольный и транспортный флот. Шло освоение месторождений полезных ископаемых, развивался Навоийский горно-металлургический комбинат.

В 1978 году была открыта крупная круглогодичная навигация по Севморпути. Объем перевозок в этот период составлял 6–8 млн т в год. Для сравнения: сейчас – 4 млн т.

В 1988 году Администрация Северного морского пути была введена в состав центрального аппарата Минфлота СССР в виде отдела, то есть, по сути, была уничтожена.

В 1991 году Северный морской путь был открыт для международного судоходства. Сегодня продолжается освоение новых месторождений полезных ископаемых, в том числе углеводородов, и Агентство рассматривает Северный морской путь как комплексный инфраструктурный объект, обеспечивающий транспортировку грузов.

Решающее значение имеет Федеральный закон №132 “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути”. При сохранении традиционного титула “Севморпуть” (исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация Арктики) вводится новое понятие – “акватория Севморпути”. Устанавливаются конкретные границы этой акватории, тем самым упорядочивается организация мореплавания в Российской Арктике.

Для аварийно-спасательной готовности, а также навигационно-географического обеспечения в 2012 году был выполнен комп-

лекс необходимых мероприятий. Развернуты новые пункты базирования в Арктике: морской спасательно-координационный центр Диксон с круглогодичным режимом работы, морские спасательно-координационные подцентры Тикси и Певек с режимом работы во время навигации. Закуплено специальное оборудование для обеспечения сил перекрытия. С началом навигации 2013 года этим оборудованием будут оснащены пункты базирования в Диксоне, Тикси, Певеке и Провидении.

Аварийно-спасательную готовность во время навигации в настоящее время обеспечивают линейные ледоколы – 5 атомных и 4 дизель-электрических, на которых при необходимости размещаются аварийные партии спасателей со специальным оборудованием.

Географическими предприятиями проведена большая работа по промерам и установке контрольно-корректирующих станций ГЛОНАСС. Теперь этими станциями перекрыли практически весь Севморпуть.

Ряд функций обеспечения безопасности мореплавания будет возложен на воссоздаваемую администрацию Северного морского пути. Это позволит вывести арктическое судоходство на новый уровень. В первую очередь Севморпуть будет развиваться как инфраструктурный транспортный объект с надежным гидрометеорологическим обеспечением. Также будет создано семь опорных базовых пунктов в Сабетте, Дудинке, Диксоне, Тикси, Певеке, Проведении и Анадыре. Предлагается осуществить комплексный подход и разместить в них силы и средства всех федеральных органов власти Арктики, не дробя силы и средства по разным точкам. Росморречфлотом подготовлены эти и другие предложения в новую редакцию федеральной программы “Мировой океан”.

Необходимо обеспечить новый этап в развитии этой исторической и важнейшей для России транспортной артерии.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Работа отрасли зависит прежде всего от людей и уровня их квалификации. Человеческий фактор необходимо обязательно учитывать. Поэтому одна из важнейших сфер деятельности Росморречфлота – отраслевое образование. От специалистов, которых нужно обучить и воспитать, зависит будущее отрасли. В целях повышения качества отраслевого образования и оптимизации бюджетных расходов Росморречфлот проводит структурные преобразования сети учебных заведений. В Санкт-Петербурге создан Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. В Мурманске, Ростове-на-Дону, Астрахани появились качественно новые учебные заведения. Проводится реорганизация филиалов, ведущих обучение в заочной форме. Закончить ее планируется в текущем году.

Создание эффективной системы социальной поддержки – одна из важнейших задач, обозначенных Президентом Российской Федерации. Прежде всего это касается повышения уровня социальной защищенности работников отрасли.

Начиная с 2005 года проводится работа по планомерному повышению заработной платы и доведению ее к 2018 году до величины больше средней по региону. В 2012 году изменились условия регулирования соотношения размеров заработной платы руководителя и персонала. Теперь разница не может отличаться более чем в 10 раз. Это позволит уменьшить существующие отклонения и станет являться стимулом для руководителей к повышению заработной платы основного персонала.

Кроме того, за счет средств федерального бюджета планируется ежегодное повышение оплаты труда работников бюджетных учреждений. В 2012 году она увеличена на 6%, на столько же в этом году. Сегодня среднее значение заработной платы в администрации речных бассейнов составляет более 24 тыс. рублей, эта цифра выросла за год на 14%. В администрациях морских портов – 42 тыс. рублей, рост – 12%. В образовательных учреждениях средняя зарплата – 22 тыс. рублей, ее прирост составил 18%.

Важнейший социальный вопрос – улучшение жилищных условий работников флота, а также строительство и реконструкция жилья в отдаленных районах.

К сожалению, административная реформа 2004 года возложила ответственность за решение всех жилищных вопросов на местные

органы власти. Но проблема не решается. Поэтому в Росморречфлоте создана рабочая группа во главе с заместителем руководителя Агентства Константином Владимировичем Стасюком. Группа выработала за прошлый год рекомендации по улучшению жилищных условий работников. Если подключатся профсоюзы, но не как промежуточное звено между работниками и руководителями предприятий, а как помощники в работе с местными органами власти, то в скором будущем работа принесет положительный результат.

Правильное видение проблем и пути их решения – залог успешного развития морского и речного транспорта. Квалификация и целеустремленность работников отрасли, помноженные на положительную мотивацию, дадут синергический эффект с повышением производительности труда и достижением поставленных целей.

*По материалам расширенного заседания
совета Федерального агентства
морского и речного транспорта,
Москва, 1 марта 2013 года*