

Работа морского и внутреннего водного транспорта: итоги 2012 года и перспективы



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

Функционирование и развитие морского и внутреннего водного транспорта в 2012 г. в силу его специфики определялось состоянием экономики в Российской Федерации и мире, наличием транспортной инфраструктуры и флота, эффективностью механизмов привлечения и использования инвестиций. В 2012 г. прирост мощностей морских портов России составил 9 %, что является одним из лучших результатов за последние несколько лет. Большинство остальных ключевых показателей также продемонстрировали уверенный рост по отношению к 2011 г., закрепив положительную тенденцию.

Прошедший год стал для морской и речной отраслей годом законодательных инициатив. Начата актуализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.

В декабре прошлого года утверждена государственная программа «Развитие транспортной системы». Она сформирована по проектному принципу, определяет ключевые параметры раз-

вития морского и речного транспорта до 2020 г. и учитывает расходы как инвестиционного, так и текущего характера.

Введен в действие Федеральный закон № 132 «О Северном морском пути», которым, кроме всего прочего, предусмотрено возрождение администрации Северного морского пути. Он жизненно необходим, так как нормативная база, регулирующая плавание судов по трассам Севморпути, безнадежно устарела.



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

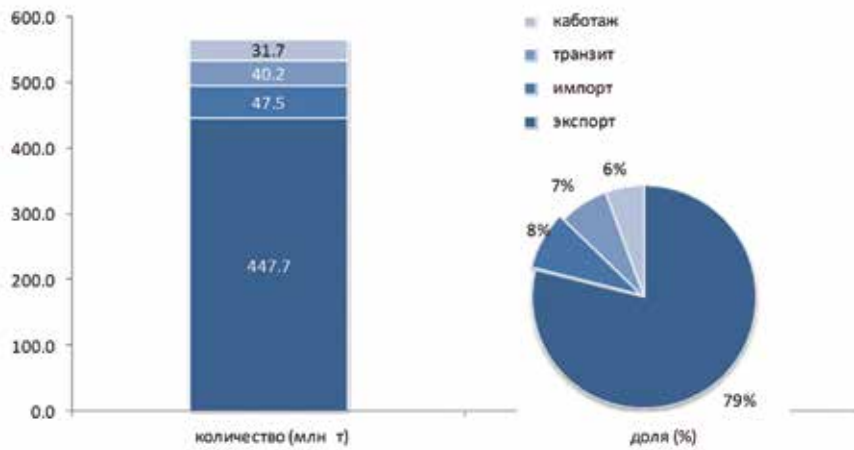


Рис. 1. Объем перевалки грузов в морских портах в 2012 г., млн т, %

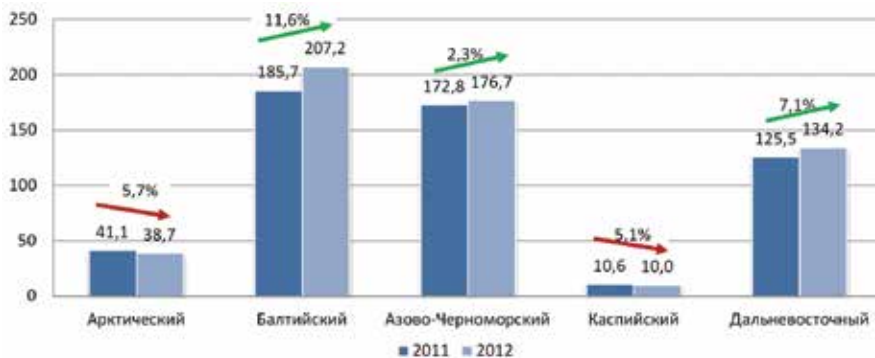


Рис. 2. Динамика перевалки грузов по бассейнам, млн т

Разработаны поправки в Закон «О морских портах» и Кодекс торгового мореплавания, которые определяют необходимость создания бассейновых администраций морских портов. Надеюсь, в этом году эта работа будет завершена.

Начинает работать Федеральный закон № 305, направленный на поддержку отечественного судостроения и судоходства, который оказал положительное влияние на общую ситуацию со строительством и эксплуатацией флота.

Заканчивается реформирование Госморспасслужбы, силы и средства спасения на море будут интегрированы в единое учреждение с единым центром управления.

Федеральный закон № 131 внес поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, которые законодательно утвердили создание администраций бассейнов внутренних водных путей и закрепили за ними функции портового контроля.

Была продолжена структурная реформа в системе отраслевого образования. Делается ставка на наиболее эффективные вузы, способные не только дать знания, но и воспитать человека и гражданина, преданного стране, отрасли и профессии.

Остановимся подробнее на итогах работы отрасли в 2012 г. и ближайших перспективах.

Грузооборот морских портов России

За 2012 г. объем перевалки грузов в морских портах России увеличился по сравнению с 2011 г. на 5,9 % и составил 567,1 млн т, в том числе сухогрузов — 251,8 млн т (+7,3 %), наливных — 315,3 млн т (+4,7 %).

Перевалка наливных грузов увеличилась за счет перегрузки сырой нефти на 2,6 %, до 198,4 млн т, и нефтепродуктов на 8,0 %, до 114,0 млн т.

Рост объема перевалки сухогрузов обусловлен увеличением перевалки угля на 13,9 %, грузов в контейнерах на 8,3, черных металлов на 4,8, зерна на 23,3, грузов на парамах на 6,1 и цветных металлов на 1,9 %. В то же время сократились объемы перевалки минеральных удобрений на 17,0 %, руды на 9,5, лесных грузов на 4,1, рефгрузов на 13,9 и металлолома на 3,2 %.

Анализ грузооборота морских портов по направлениям показывает, что рост объемов перевалки отмечен в экспорте и импорте на 9,3 и 6,3 % соответственно, снижение отмечено в каботаже на 0,9 % и транзите на 18,4 %. При этом

объем перевалки сухогрузов вырос во всех направлениях: в экспорте на 9,0 %, в импорте на 1,4, в транзите на 24,2 и в каботаже на 4,5 %.

На долю экспортных грузов приходится 78,9 % от общего грузооборота портов, импортных — 8,4 %, транзитных — 7,1 %, каботажных — 5,6 % (рис. 1).

В Балтийском, Азово-Черноморском и Дальневосточном бассейнах перегружается 36,6, 31,2 и 23,6 % грузов соответственно. Доля Арктического бассейна составляет 6,6 %, Каспийского — 1,9 %. Динамика грузооборота в бассейнах отражена на рис. 2.

По итогам 2012 г. в морские порты России прибыло с моря 55,0 млн т грузов, что на 2,0 % больше, чем за 2011 г., из них сухогрузов — 47,0 млн т (+0,6 %), наливных — 8,0 млн т (+10,9 %).

За 2012 г. перевалка контейнеров составила 5,1 млн TEU и выросла по сравнению с 2011 г. на 9,5 %, в том числе количество груженых контейнеров составило 3,4 млн TEU (+10,9 %), порожних — 1,7 млн TEU (+7,0 %).

В экспортном направлении было перегружено 2,2 млн TEU, рост составил 7,1 %, в импорте — 2,3 млн TEU (+9,0 %), в каботаже — 0,5 млн TEU (+14,3 %), в транзите — 69,2 тыс. TEU (рост в 2,5 раза).

Доля перевалки контейнеров в импортном направлении составила 44,4 %, в экспортном направлении — 43,4, в каботаже — 10,8, и только 1,4 % перегружалось в транзитном направлении.

Основной объем перевалки контейнеров осуществляется в портах Санкт-Петербург, Владивосток, Новороссийск, Восточный и Калининград, при этом рост объема перевалки контейнеров отмечается во всех основных морских портах России (рис. 3).

Рост перевалки грузов обеспечивается постоянным наращиванием портовых мощностей.

Реализация программных мероприятий в 2012 г. позволила обеспечить их увеличение на 72,5 млн т за счет терминала для отгрузки нефти «БТС-2» (ОАО «АК «Транснефть») с производственной мощностью 30 млн т в год (Усть-Луга) и 2-й очереди нефтеналивного терминала в бухте Козьмино (ОАО «АК «Транснефть») с производственной мощностью 15 млн т в год и др. Кроме того, начато строительство нового морского порта Сабетта в Обской губе.

По состоянию на 1 января 2013 г. проектные мощности 63 морских пор-

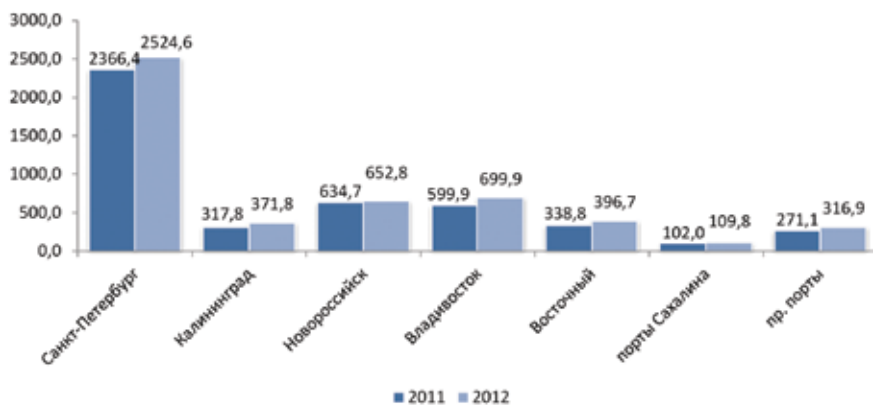


Рис. 3. Динамика перегрузки контейнеров в морских портах России, тыс. TEU

тов России с учетом ввода мощностей составляют 863 млн т в год.

В 2013 г. предусматривается увеличение портовых мощностей еще на 54 млн т.

К 2016–2018 гг. мы планируем 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 в портовую инфраструктуру из федерального бюджета составил 17 млрд руб. При этом на 1 руб. бюджетных средств привлечено 4 руб. частных инвестиций.

Развитие портовой инфраструктуры

К настоящему времени разработан документ, определяющий основы долгосрочного развития морских портов, — Стратегия развития морской портовой инфраструктуры. Она встроена в единую систему стратегического планирования экономики Российской Федерации и задает направления развития всей портовой отрасли России.

Цель реализации стратегии — удовлетворение потребностей российской экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и, безусловно, обеспечение безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним.

Ее задачи:

- увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры;
- обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта;
- создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов;

• совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства.

Выделено три этапа реализации стратегии:

- до 2015 г.: переход к системному развитию морских портов;
- 2015–2020 гг.: основной период развития, когда все крупные проекты уже запущены и идет наращивание объемов;
- до 2030 г.: период намечен гипотетически; стратегии развития крупных промышленных компаний предусматривают определение стратегических направлений дальнейшего развития морской портовой инфраструктуры с учетом приоритетов развития России.

Для повышения конкурентоспособности российских портов необходимо отрегулировать их взаимодействие с железнодорожным, внутренним водным и автомобильным транспортом, синхронизировать развитие портовой инфраструктуры с развитием железных дорог. Если следовать за трендом развития портовой инфраструктуры, можно спрогнозировать, что к 2015 г. инвестиции в железную дорогу должны составлять не менее 217 млрд руб. Политике железнодорожных тарифов следует быть более гибкой и оперативно реагировать на мировую конъюнктуру спроса и предложения.

Еще один важный момент — это синхронизация развития портовой инфраструктуры с ледокольным обеспечением.

При реализации инвестиционных проектов необходимо привлечение внебюджетного финансирования. К 2015 г. на 1 руб. инвестиций федерального бюджета придется 2 руб. частных инвестиций.

Грузовые и пассажирские перевозки водным транспортом

Объем перевозок грузов морским транспортом в 2012 г. составил 19,24 млн т (без учета судов смешанного плавания «река — море»), а грузооборот — 24,5 млрд тонно-миль. Из общего объема перевозок в заграничном плавании было перевезено 10,9 млн т грузов, в каботажном — 8,3 млн т. Резкое снижение объемов перевозки по сравнению с 2011 г. произошло в первую очередь в связи с изменением методологии статистического учета, в результате которого перевозки судами смешанного «река — море» плавания отнесены к перевозкам по внутренним водным путям. Другие причины — выбывание флота под российским флагом, уход судовладельцев под удобные флаги.

В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности морским транспортом завезено 4,1 млн т грузов, что на 4,2 % больше уровня прошлого года. Все предъявляемые к перевозкам грузы своевременно обеспечивались тоннажем и доставлялись получателям.

В навигацию 2012 г. по Северному морскому пути перевезено около 4 млн т грузов, в том числе 1,2 млн т транзитных. Таким образом, мы вплотную подошли к показателям перевозок советского периода.

Объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в 2012 г. вырос и составил 142,1 млн т (+12,2 % к уровню 2011 г.), включая перевозки, осуществленные судами «река — море» плавания. В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности было отправлено 20,0 млн т грузов (+3,1 % к уровню 2011 г.).

При этом перевозки пассажиров внутренним водным транспортом снизились на 3,9 % по сравнению с прошлым годом и составили 13,6 млн человек. Снижение объемов связано с вводом новых автомобильных мостов на реках в крупных городах.

Развитие внутренних водных путей

Объемы перевалки грузов в речных портах составили 186 млн т, т. е. наблюдается небольшой рост: 101,4 % к 2011 г. Докризисный уровень пока не достигнут, но в текущем году мы прогнозируем дальнейший уверенный рост объемов перевозки и перевалки грузов речным транспортом.

Эффективность речных перевозок зависит от габаритов внутренних вод-

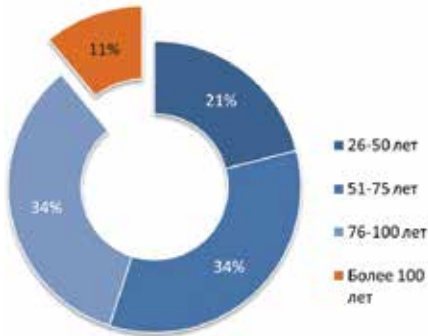


Рис. 4. Возрастной состав судоводных гидротехнических сооружений

ных путей (ВВП), поэтому Росморречфлот уделяет их качественным характеристикам особое внимание.

В 2012 г. общая протяженность ВВП России составила 101 380,6 км.

В навигации 2012 г. протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов составила 48 388,4 км, увеличившись на 64,3 км по сравнению с 2011 г.

Доля эксплуатируемых ВВП с освещаемой и светоотражающей обстановкой составила 35,8 % от общей протяженности ВВП — таким образом, плановый показатель на 2012 г. полностью выполнен.

Поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта, во-первых, дают определение региональных ВВП, а во-вторых, возможность региональным бюджетам вкладывать средства в развитие ВВП.

Всегда на особом контроле состояние судоводных гидротехнических сооружений (СГТС).

На ВВП России находится 723 СГТС, сосредоточенных в основном в европейской части страны. В их числе 108 шлюзов, 11 гидроэлектростанций, 8 насосных станций, 115 дамб, 93 плотины, 11 аварийно-заградительных ворот, 31 водоспуск, 128 каналов, 218 прочих (рис. 4).

В результате проведенных Росморречфлотом мероприятий по состоянию

Таблица. Анализ результатов декларирования безопасности судоводных гидротехнических сооружений

| Уровень безопасности | 2011 г., % | 2012 г., % | Отклонение, (+/- %) |
|----------------------|------------|------------|---------------------|
| Нормальный | 17,3 | 19,1 | +0,6 |
| Пониженный | 64,5 | 64,8 | +0,3 |
| Неудовлетворительный | 17,3 | 15,2 | -2,1 |
| Опасный | 0,9 | 0,9 | 0 |

на 1 января 2013 г. увеличилось количество сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности, а число СГТС с неудовлетворительным и опасным уровнем безопасности уменьшилось на 2,1 %. Повышен уровень безопасности 23 сооружений (табл.).

К 2016 г. мы планируем вывести все СГТС на нормальный уровень безопасности.

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

Реконструировано и капитально отремонтировано 23 объекта СГТС. Введено в эксплуатацию 16 обстановочных судов, к 2016 г. планируется построить 54 таких судна.

Северный морской путь

Северный морской путь сегодня играет особую роль не только для внутренних перевозок, но и как международный транспортный коридор, реализующий транзитный потенциал Российской Федерации.

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

Для несения аварийно-спасательной и ЛАРН-готовности, а также для навига-

ционно-гидрографического обеспечения в 2012 г. был выполнен комплекс мероприятий:

- развернуты новые пункты базирования в Арктике: морской спасательно-координационный центр в Диксоне с круглогодичным режимом работы, морские спасательные подцентры в Тикси, Певеке и Провидения с режимом работы на время навигации;

- осуществлена закупка специального оборудования для обеспечения сил прикрытия; с началом навигации в 2013 г. этим оборудованием будут оснащены пункты базирования в Диксоне, Тикси, Певеке и Провидения;

- аварийно-спасательная и ЛАРН-готовность во время навигации обеспечивается девятью линейными ледоколами: пятью атомными и четырьмя дизель-электрическими, на которых размещаются аварийные партии спасателей со специальным оборудованием;

ФГУП «Гидрографическое предприятие» проведена большая работа по промерам и установке ККС ГЛОНАСС.

Решающее значение имеет Федеральный закон № 132 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного

гарантия качества • оптимальные цены • сжатые сроки

РЕМОНТ И МОДЕРНИЗАЦИЯ РЕЧНЫХ СУДОВ И СУДОВ СМЕШАННОГО (РЕКА-МОРЕ) ПЛАВАНИЯ

ОАО «БОРРЕМФЛОТ»

Россия, 606480, Нижегородская обл., г. Бор, пос. Октябрьский
Тел. (83159) 2-73-90, факс (83159) 4-51-02
www.borremflot.ru e-mail: borflot@sandy.ru

морского пути». При сохранении традиционного титула «Севморпуть — исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация в Арктике» законом вводится новое понятие — «акватория СМП» и устанавливаются конкретные границы этой акватории, тем самым упорядочивается организация мореплавания в российской Арктике.

Ряд функций обеспечения безопасности мореплавания будет возложен на воссоздаваемую администрацию Северного морского пути.

Реализация норм упомянутого закона позволит вывести арктическое судоходство на новый уровень. В первую очередь это развитие Северного морского пути как инфраструктурного транспортного объекта с надежным гидрографическим, гидрометеорологическим обеспечением, а также созданием семи опорных базовых пунктов: в Сабетте, Дудинке, Диксоне, Тикси, Певеке, Провидения и Анадыре. Предлагается осуществить комплексный подход и разместить в них силы и средства всех федеральных органов власти, ответственных за развитие Арктического региона.

Росморречфлотом подготовлены эти и другие предложения в новую редакцию Федеральной целевой программы «Мировой океан».

Обеспечение безопасности

Безопасность судоходства — главный критерий в организации перевозок.

Мы развиваем и модернизируем системы обеспечения безопасности мореплавания и судоходства в акваториях морских портов и на подходах к ним, на трассах Северного морского пути и на ВВП.

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 навигационные карты для 44 тыс. км ВВП. В этом году планируется создание и обновление электронных навигационных карт еще на 12 тыс. км. Завершить эту работу мы планируем к 2016 г.

В 2012 г. завершено создание единой системы мониторинга с использованием аппаратуры автоматической идентификационной системы на Единой глубоководной системе в Европейской части РФ.

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 нашей работы является транспортная безопасность. Перед нами поставлена задача усиления антитеррористической деятельности.

В рамках Федерального закона № 16 «О транспортной безопасности» в 2012 г. проводилась работа по перекаатегорированию объектов инфраструктуры и транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта, утверждению отчетов об оценке уязвимости, планов обеспечения транспортной безопасности.

В соответствии с перечнем, утвержденным приказом Минтранса РФ, обеспечена круглосуточная охрана объектов, находящихся в ведении администраций бассейнов ВВП и ФГУП «Канал им. 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 внутреннем водном транспорте.

В учебных заведениях Росморречфлота подготовлено 179 специалистов в области транспортной безопасности.

Состояние флота и судостроение

Общая численность транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, по состоянию на 1 января 2013 г., составила 1441 судно общим тоннажем 20,323 млн т. Из них под российским флагом — 1096 судов тоннажем 5,309 млн т. В Российский международный реестр включено 568 судов.

Мы не снижаем темпов строительства флота государственного значения.

В 2012 г. построено 41 новое транспортное судно дедвейтом 1010 тыс. т и 27 обеспечивающих судов для российских судовладельцев.

Для обновления ледокольного флота Российской Федерации прошедший год стал знаковым. Состоялась закладка четырех судов из серии линейных дизель-электрических ледоколов: одного мощностью 25 МВт, трех мощностью 16 МВт. Эти суда имеют улучшенные технические характеристики, ряд новых качеств и способны эффективно выполнять более широкий круг задач.

В 2013 г. ожидается поставка 29 новых судов общим тоннажем 891,5 тыс. т и 4 судов обеспечивающего флота.

По состоянию на начало 2013 г. флот судоходных компаний России, зарегистрированный под иностранными флагами, составлял 345 единиц общим дедвейтом 15 014 тыс. т. Таким образом, несмотря на незначительное сокращение количества судов, дедвейт в целом вырос на 567 тыс. т.

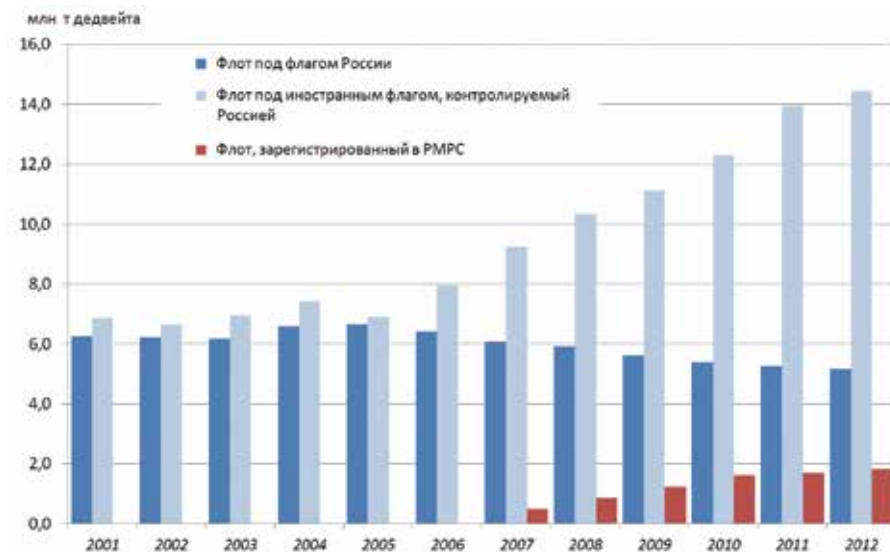


Рис. 5. Динамика грузоподъемности морского транспортного флота, контролируемого Россией

Динамика грузоподъемности морского транспортного флота, контролируемого Россией, представлена на рис. 5.

В Российском международном регистре судов (РМРС) на начало 2013 г. зарегистрировано 568 судов (+60 %) суммарным дедвейтом 1791,4 тыс. т.

Анализируя состав флота, зарегистрированного в РМРС, можно отметить, что 50 % судов перерегистрированы из государственного регистра, 30 % флота — это суда, вернувшиеся из офшорных компаний, 20 % — впервые зарегистрированные суда. При этом можно утверждать, что законодательные меры принесли в значительной степени предполагаемый результат.

Кадры

Работа отрасли зависит прежде всего от людей и уровня их квалификации.

Одной из важнейших сфер деятельности Росморречфлота является отраслевое образование. В целях повышения его качества 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 работа по реорганизации филиалов, обеспечивающих заочную форму обучения. Мы планируем закончить эту работу в текущем году.

Создание эффективной системы социальной поддержки — одна из ключевых задач, обозначенных Президентом РФ. Прежде всего это касается повышения уровня социальной защищенности работников отрасли.

Начиная с 2005 г. мы ведем работу по планомерному повышению заработной платы с целью довести ее к 2018 г. до уровня выше средней по региону.

В 2012 г. изменились условия регулирования соотношения размера заработной платы руководителей и персонала: теперь разница не может быть более чем в 10 раз. Это позволит уменьшить существующие отклонения и станет стимулом для руководителей повышать заработную плату основного персонала.

Кроме того, сотрудникам бюджетных учреждений планируется еже-

годное повышение оплаты труда за счет средств федерального бюджета: в 2012 г. оплата была повышена на 6 %, в этом году планируется такое же повышение.

Сегодня средняя сумма заработной платы в администрациях речных бассейнов — более 24 тыс. руб. (рост на 14 %), в образовательных учреждениях — 22 тыс. руб. (рост на 18 %), в администрациях морских портов — 42 тыс. руб. (рост на 12 %).

Важнейшим социальным вопросом остается улучшение жилищных условий работников отрасли. По административной реформе 2004 г. ответственность за решение этих вопросов была возложена на местные органы власти, но, к сожалению, нельзя сказать, что эта проблема стала решаться. Поэтому в Росморречфлоте создана рабочая группа под председательством заместителя руководителя К. В. Стасюка. Группа выработала рекомендации для учреждений и предприятий отрасли по реализации схем улучшения жилищных условий работников. Надеюсь, что эта работа уже в ближайшем будущем принесет положительный результат. ■

портал для специалистов транспортной отрасли

www.rostransport.com

ЖУРНАЛ О НАУКЕ, ЭКОНОМИКЕ, ПРАКТИКЕ
ТРАНСПОРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Об издании | Распространение | Мероприятия | Подписка | Реклама | Авторы | Медиа-цит

Искать
Занести на рабочую книгу



№1 (1) / 2005 №2 (2) / 2006 №3 (3) / 2006 №4 (4) / 2006 №5 (5) / 2006 №6 (6) / 2006 №7 (7) / 2006 спецвыпуск / 2007 №8 (8) / 2007

< >

Журнал "Транспорт РФ"



Журнал "Наука и транспорт"



С.И. Буянов
к.э.н., зам. ген. директора ЗАО «ЦНИИМФ»
Водный транспорт



Новости отрасли

2013-03-01 Авиапассажиры создают ассоциацию, чтобы отстаивать свои права



Закон о доступности авиаперелетов внутри страны предлагают разработать эксперты. Пока же под нарушением прав потребителей понимается только качество услуг и товаров. Однако их недоступность, в том числе и авиаперелетов, тоже можно считать нарушением прав потребителей, считает глава Союза потребителей Петр Шелищ.

[Далее >>>](#)

2013-03-01 "Голмачево" стал базой спасателей



Международный аэропорт Новосибирска объявил о принятии на постоянное базирование вертолета Ми-8Т Росавиации. Машина будет находиться на круглосуточном дежурстве в системе авиационно-космического поиска и спасания.

[Далее >>>](#)