

Доклад заместителя Министра транспорта Российской Федерации - руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Олерского В.А.

на итоговом заседании Коллегии Росморречфлота
30 марта 2016 года

«Об итогах работы морского и внутреннего водного транспорта в 2015 году, задачах на 2016 год и среднесрочную перспективу до 2018 года»

Заставка. Титул

Уважаемый Игорь Евгеньевич, Максим Юрьевич!

Уважаемые члены Коллегии и участники заседания!

Слайд. Нормативные документы

Сегодня мы собрались, чтобы подвести итоги 2015 года, обозначить основные направления развития отрасли на ближайшую перспективу.

Деятельность Федерального агентства морского и речного транспорта в отчетном году была направлена на реализацию целей и задач, определённых Основными направлениями деятельности Правительства Российской Федерации, Транспортной стратегией и отраженных в Публичной декларации Росморречфлота.

В прошедшем году на работу отрасли, как и на всю экономику страны, сказывалось влияние неблагоприятной экономической ситуации. Возникла необходимость тщательного отбора

приоритетных проектов и оптимизации бюджетных расходов. Крайне важно было сохранить набранные темпы работы отрасли, достигнутые в предыдущие годы.

Вместе с тем, правильно расставленные приоритеты позволили ввести в строй большинство из запланированных объектов. Все цели, обозначенные в Публичной декларации Росморречфлота на 2015 год, достигнуты.

Особо важной и ответственной задачей была и остается реализация Указов Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года, в том числе социальная поддержка работников отрасли и улучшение системы образования.

2015 год был богат на "вводные" объекты.

Слайд . Завершенные объекты.

Обеспечен ввод в эксплуатацию первой очереди современного многофункционального комплекса «Бронка» (8 млн. тонн), завершена реконструкция причалов в морском порту Анадырь (90 тыс. тонн).

Заработал круглогодичный маршрут доставки арктической нефти с Новопортовского месторождения в Мурманск.

Не снижаются темпы по строительству одного из крупнейших за полярным кругом морского порта Сабетта.

На внутренних водных путях Московского бассейна проведена масштабная реконструкция гидроузла Кузьминск – фактически гидроузел построен заново.

Завершен 1-й этап реконструкции сооружений Камского бассейна, проведены работы на шлюзах Городецкого гидроузла, Северско-Донецкой шлюзованной системы и Беломорско-Балтийского канала.

Все это позволило сократить долю судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности и улучшить параметры инфраструктуры внутренних водных путей.

В 2015 году также велось активное строительство флота.

Слайд. Строительство флота.

Впервые за семь лет построены новые 16-ти мегаватные линейные дизель-электрические ледоколы «Владивосток» и «Мурманск». Планируется, что они будут работать на Дальнем Востоке и в Финском заливе.

В этом году предполагается завершить строительство третьего ледокола этой серии – «Новороссийск».

Продолжается строительство серии многофункциональных аварийно-спасательных судов мощностью 4 МВт.

Введены в эксплуатацию еще два из четырех уникальных многофункциональных аварийно-спасательных судов мощностью 7 МВт «Берингов пролив» и «Мурман», которые уже несут дежурство на Дальнем Востоке и в Западном секторе Арктики.

Построено шесть единиц технического флота для администраций бассейнов внутренних водных путей.

Слайд. Перевалка в морских портах

Несмотря на замедление темпов экономического роста, объем перевалки грузов в морских значительно увеличился, и составил 676,8 млн.тонн. *(в 2015 г. – 640 млн.тонн, увеличение на 5,7 %).*

Слайд. Перевозки морским транспортом

Увеличился и объем перевозок грузов морским флотом, контролируемым российскими судовладельцами, который составил порядка 190 млн. тонн *(в 2014 г. – 184 млн. тонн, рост составил 2,6 %;)*.

Объем перевозок в акватории Северного морского пути вырос в полтора раза, до 5,4 млн. тонн, что выше установленного государственной программой целевого показателя на 15%.

Нельзя не отметить и возрастающий объем перевозок пассажиров морским транспортом. Этот показатель работы составил более 9,5 млн. пассажиров *(2014 год – 4,9 млн. пасс., 2015 год – 9,55 млн. пасс., рост в 1,9 раз).*

В районы Крайнего Севера в плановом режиме завезены все предъявленные к перевозке грузы.

Слайд. Портовые мощности

Стабильный рост грузооборота российских морских портов обусловлен в значительной степени динамичным и взвешенным развитием портовой инфраструктуры. В течение последних пяти лет прирост портовых мощностей составлял не менее 20 млн. тонн в год.

В 2015 году запущена первая очередь многофункционального комплекса «Бронка» (8 млн. тонн), реализованы проекты в морских портах Мурманск (15 млн. тонн), и Анадырь (90 тыс. тонн). Эти проекты позволили обеспечить прирост портовых мощностей России суммарно на 23 млн.тонн.

Общий по России объем бюджетных инвестиций в портовую инфраструктуру составил за год 27,9 млрд.рублей. Важно, что, несмотря на сложную ситуацию в экономике, и частные инвесторы выполнили свои обязательства. Напомню, в среднем на рубль бюджетных средств приходится более двух рублей внебюджетных.

В текущем году планируется увеличение портовых мощностей еще на 32 млн.тонн (2-я очередь ММПК «Бронка», арктический терминал круглогодичной отгрузки нефти Новопортовского месторождения).

Слайд. Перевозки внутренним водным транспортом

Продолжающиеся сложные гидрологические условия навигации оказали значительное влияние на работу внутреннего водного транспорта - объем перевозок грузов в 2015 году снизился еще на 3 % и составил 120,7 млн. тонн.

Объем перевалки грузов в речных портах также уменьшился и составил 143,6 млн. тонн (-6,7%).

И такая ситуация станет настоящим вызовом для внутреннего водного транспорта на ближайшую перспективу.

Из положительного. Традиционными во многих речных бассейнах являются перевозки пассажиров. В 2015 году их объем

увеличился почти на 7%, в основном в транспортном сообщении. Такой результат стал возможен в результате приобретения субъектами Российской Федерации современного скоростного флота.

Слайд. Состояние ВВП и ликвидация "узких" мест

Абсолютно очевидно, что дальнейшее обеспечение перевозок грузов и пассажиров невозможно без улучшения качественных характеристик внутренних водных путей. А если точнее, сегодня на карту поставлено существование внутреннего водного транспорта в принципе, по крайней мере, в европейской части.

Эффективность перевозок внутреннего водного транспорта напрямую зависит от состояния инфраструктуры, ее качества.

В феврале этого года принята Стратегия развития внутреннего водного транспорта, определяющая ключевые приоритеты до 2030 года.

Одной из ключевых целей Стратегии является сбалансированное распределение грузопотоков по видам транспорта. И это одна из первоочередных наших задач на ближайшее десятилетие.

Необходимо обеспечить поэтапное восстановление качественных характеристик внутренних водных путей, создать необходимые условия для судоходства.

Отмеченные маловодьем последние годы резко обострили ситуацию по судоходству в нижнем течении р. Дон, и этот участок стал одним из основных лимитирующих участков на Единой

глубоководной системе. Нам удалось сформировать новое мероприятие в госпрограмме для целей строительства Багаевского низконапорного гидроузла. В Правительство уже направлен пакет документов по внесению изменений в ФЦП, получены согласования от заинтересованных ведомств. Завершить строительство Багаевского гидроузла планируем через три с половиной года.

Кроме того, для ликвидации «узких мест» на ЕГС в Европейской части России реализуются проекты по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла и реконструкции Саралёвского водного узла на Волге.

Реализация этих мероприятий в корне улучшит экономику внутреннего водного транспорта и послужит привлечению на реку дополнительных грузов.

Дальнейшие перспективы развития внутреннего водного транспорта будут основной темой заседания Государственного совета в этом году. Это, как говорится, наш шанс. Сегодня прошло первое заседание Рабочей группы этого знакового для отрасли мероприятия, на котором приняты организационные решения, утверждена структура будущего доклада.

Слайд. Безопасность мореплавания и транспортная безопасность.

В 2015 году продолжилось создание и модернизация береговых систем обеспечения безопасности мореплавания.

Завершено строительство системы управления движением судов Кандалакшского залива, региональной системы обеспечения безопасности мореплавания морских портов Астрахань и Оля, объектов глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Астрахань и Архангельск.

Начаты проектные работы по дальнейшему развитию таких систем в морских портах Петропавловск-Камчатский, Ейск, Таганрог, Калининград и Махачкала.

В 2015 году продолжалось целевое гидрографическое исследование Северного морского пути. Выполнены съемки рельефа дна в Обской губе от морского порта Сабетта до терминала Новопортовского месторождения для обеспечения безопасных условий плавания судов.

Приоритетными направлениями в деятельности Росморречфлота в части обеспечения безопасности мореплавания остаются предупреждение аварийных происшествий с судами, а также обеспечение экологической безопасности. На морских бассейнах ежесуточное дежурство несут 85 судов и более 500 спасателей.

Наряду с обеспечением безопасности мореплавания, важным аспектом является транспортная безопасность.

В 2015 году проводилась работа по оценке уязвимости, категорированию, утверждению планов обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Было продолжено оснащение техническими средствами акваторий морских портов и объектов на внутреннем водном транспорте.

Слайд. Образование

Развивающемуся транспорту требуются новые специалисты, чья подготовка отвечает всем современным требованиям.

Образовательными организациями отрасли в прошлом году выпущено свыше 11 тыс. специалистов. Подавляющее большинство из них трудоустроены.

Утвержден план разработки необходимых отрасли 29 специализированных профессиональных стандартов, особое внимание при этом уделено совмещению профессий (*1 профстандарт «судоводитель-механик» утвержден, 1 профстандарт «гидротехник» направлен на утверждение в Минтруд России, а 11 уже разработаны в 2015 году и проходят стадию согласования с работодателями. Остальные будут разработаны в течение 2016 года.*)

Первый прием абитуриентов на подготовку с получением квалификации «судоводитель-механик» будет осуществлен в текущем году.

Ведется планомерная работа по подготовке и изданию новых учебников. В 2015 году подготовлено к изданию 8 учебников. С 2012 года выпущено 13 новых учебников.

В 2015 году была разработана система электронного обучения с применением дистанционных технологий, которая призвана оптимизировать классическую форму заочного образования. Кроме

того, она позволит сократить время пребывания моряков в стенах учебного заведения при реализации программ дополнительного профессионального образования.

Начата реализация проекта восстановления учебного кампуса Сахалинского высшего морского училища имени Гуженко. Все работы по этому проекту планируется завершить к новому учебному году.

В настоящее время реализуется программа оснащения новым тренажерным оборудованием Арктического морского института имени Воронина в городе Архангельск.

В 2016 году работа по совершенствованию системы отраслевого образования будет продолжена. Подготовка специалистов с высшим образованием будет концентрироваться в вузах и отдельных филиалах, имеющих для этого соответствующие ресурсы и возможности. Разрабатывается программа обновления учебно-лабораторного и тренажерного оборудования вузов и филиалов.

Внутренняя структура вузов и филиалов приводится в соответствие с установленными нормативами по численности педагогического и административно-вспомогательного образования.

Слайд. Майские Указы

Несмотря на экономические трудности, в течение года уделялось особое внимание исполнению "майских" Указов Президента Российской Федерации.

Среднемесячная заработная плата по крупным и средним организациям водного транспорта в 2015 году выросла на 14,1% и составила 45,4 тыс.рублей.

Целевые показатели, установленные Планом деятельности агентства, в целом достигнуты, динамику заработной платы работников бюджетных учреждений вы видите на слайде.

Вместе с тем, одной из основных задач остается расширение внебюджетных источников повышения заработной платы работников системы образования. Для педагогов - не в ущерб основному учебному процессу, а в его развитие, например, качественное дистанционное обучение и плюс, конечно, прикладная научная деятельность.

Уважаемые коллеги!

Федеральное агентство морского и речного транспорта выполнило все задачи, определенные программными документами и Публичной декларацией на прошедший год. Предлагаю оценить работу Росморречфлота за отчетный период как удовлетворительную.

Слайд. Благодарю за внимание.

Доклад закончен. Благодарю за внимание!