

От имени Федерального агентства морского и речного транспорта приветствую участников и гостей Московской Международной выставки и конференции по грузоперевозкам, транспорту и логистике. Для России необходимость проведения транспортных выставок определяется той важной ролью, которую играет транспорт в развитии экономики, социальной сферы и внешнеэкономических связей страны. В этом году выставка проводится уже в 15-й раз, что свидетельствует о ее растущей значимости и заслуженном признании как российскими, так и зарубежными участниками рынка. Предприятия морского и речного транспорта являются постоянными участниками выставки и конференции, что дает им возможность показать свои достижения, а также обменяться мнениями, обсудить перспективы сотрудничества с представителями смежных отраслей, с грузоотправителями и грузополучателями, зарубежными коллегами. Желаю всем участникам и гостям ТрансРоссии 2010 успехов, удачи и плодотворной работы.

Александр ДАВЫДЕНКО,
руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта



УСИЛИВАЯ ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РОССИИ

Морской и речной транспорт обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, является важным инструментом достижения социальных, экономических и внешнеполитических целей. Об итогах и перспективах развития морского и речного транспорта рассказывает руководитель Росморречфлота Александр ДАВЫДЕНКО.



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

– Ключевым инструментом развития инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта стала реализация ряда федеральных целевых программ. Основные из них – ФЦП «Модернизация транспортной системы России на период 2002–2010 годов», завершающим в ее реализации стал 2009 год, и ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», к ее выполнению мы приступили в текущем, 2010 году.

За последние восемь лет в портах введены в эксплуатацию дополнительные перегрузочные мощности на 305 миллионов тонн, сооружено свыше 10 погонных километров причальных стенок, построено 152 транспортных судна суммарным дедвейтом 8,1 миллиона тонн, осуществлены поставки более 40 единиц флота государственного назначения. На это затрачено 443 миллиарда рублей, в том числе из федерального бюджета – 50,7 миллиарда.

За 2002–2009 годы грузооборот российских портов вырос почти в 2,5 раза. Такие результаты достигнуты за счет реконструкции действующих терминалов и строительства новых, в том числе на принципах государственно-частного партнерства. Даже в кризисный период удалось в целом не снизить объемы перевозок, а также перевалки грузов в морских портах.

По итогам прошлого года объем перевалки грузов в морских портах России вырос по сравнению с 2008-м на 9,2% до 496,3 миллионов тонн: сухих грузов – на 3,4% до 198,4 миллиона тонн, наливных – на 13,4% до 297,9 миллиона тонн. За 2009 год морским транспортом было перевезено 37,6 миллиона тонн грузов, что на 5,7% больше уровня 2008-го. Из общего объема 29,3 миллиона тонн грузов составляют перевозки в заграничном плавании и 8,3 миллиона тонн – в каботаже.

В дальнейшем будут созданы перегрузочные мощности по перевалке угля (порты Ванино, Восточный, Тамань, Мурманск, Усть-Луга), наливных (порты Усть-Луга,

Козьмино, Новороссийск, Туапсе) и контейнерных грузов (порты Восточный, Новороссийск, Санкт-Петербург, Усть-Луга). Предусмотрено развитие Северного морского пути, что обусловлено, прежде всего, добычей углеводородного сырья в северных регионах.

В Санкт-Петербурге строится специализированный пассажирский порт, рассчитанный на обслуживание около четырех миллионов пассажиров и чуть более семисот тысяч легковых автомобилей в год.

Перспективы порта Калининград связаны с сооружением глубоководного портового комплекса в Калининградском заливе. Минтрансом России согласовано место его строительства – в северо-восточной части полуострова Балга.

Программа строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта предполагает создание к 2014 году на Черноморском побережье юга России Международного центра морских пассажирских и круизных перевозок для обслуживания современных круизных и паромных судов. Реализовать транзитный потенциал

Сегодня на предприятиях водного транспорта работает 240 тысяч человек.



Порт Туапсе



Порт Мурманск

и обеспечить перевозки внешнеторговых грузов на Черноморском побережье России позволит и морской порт Тамань. Морской порт Кавказ в Керченском проливе также имеет хорошие перспективы стать ключевой «точкой» на Черном море, обслуживающей железнодорожные и автомобильные паромы.

Большое значение для формирования коридора «Север – Юг» имеет развитие морского порта Оля, осуществляемое по схеме государственно-частного партнерства. Будущее морского порта Махачкала рассматривается в неразрывной связи с портом Оля. На условиях государственно-частного партнерства планируется создать в Ростове-на-Дону мультимодальный транспортно-логистический узел «Ростовский универсальный порт». А формирование особой экономической зоны в морском порту Советская Гавань может способствовать дополнительной загрузке коридора «Запад – Восток». В рамках проектов освоения шельфа Сахалина открыты морской нефтеналивной терминал в порту Де-Кастри в Хабаровском крае и новый порт Пригородное на острове Сахалин, который технологически связан с современным припортовым заводом по сжижению природного газа, а также с системой нефтепроводов.

К 2016 году планируется довести ежегодную перевалку грузов до 750 миллионов тонн и создать дополнительный резерв пропускной способности морских портов в 15%.

ПУТЬ К ЛИДЕРСТВУ

– Ключевым элементом, обеспечивающим нормативное правовое регулирование деятельности в морских портах, является Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Основные грузы,
перевозимые
на российских судах –
наливные, металлы
и уголь.



К настоящему времени в соответствии с его требованиями завершено создание единых администраций морских портов, произведены переназначения их капитанов, утверждены новые ставки портовых сборов и многое другое. Так, в 2009 году утверждены границы 35 портов, среди которых Большой порт Санкт-Петербург, Новороссийск, Приморск, Мурманск, Восточный, Усть-Луга.

Прошлый год ознаменован и другими важными событиями. Была утверждена Концепция реформирования системы управления внутренними водными путями. Предлагается образовать федеральные государственные учреждения – администрации речных бассейнов, которые будут осуществлять госрегулирование, а также федеральное государственное унитарное предприятие с филиалами в бассейнах, в чьи обязанности войдет содержание внутренних водных путей и работы на объектах инфраструктуры водного транспорта, находящихся в федеральной собственности.

За 2002–2009 годы на реконструкцию объектов внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений из федерального бюджета направлено 17 миллиардов рублей. Решалась задача ликвидации лимитирующих участков, ограничивающих пропускную способность единой глубоководной системы в европейской части России. Так, в июне 2008 года состоялось знаменательное событие – ввод в эксплуатацию второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла на реке Дон. Также запланировано строительство второй нитки Нижне-Свицкого шлюза на Волго-Балтийском водном пути и низкоапортно-го гидроузла на реке Волга в Нижегородской области.

Для обеспечения надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях сегодня разработаны и реализуются восемь комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений. На дальнейшее развитие внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, строительство флота в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» запланировано направить 206,3 миллиарда рублей, в том числе из федерального бюджета – 165 миллиардов. При реконструкции судопропускных сооружений будут внедряться информационные системы и автоматика нового поколения. Также разрабатывается Единая автоматизированная информационно-управляющая система Росморречфлота (АСУ «МоРе»).

Сегодня у России есть все шансы укрепить свое положение на рынке и выйти в лидеры по строительству ледокольного флота нового поколения, современных многофункциональных аварийно-спасательных и мелкосидящих судов класса река-море. Из важнейших проектов последних лет можно отметить строительство двух дизель-электрических многофункциональных ледоколов неограниченного района плавания «Москва» и «Санкт-Петербург» мощностью по 16 МВт каждый.

Следует подчеркнуть, что реализация намеченных планов невозможна без участия отраслевой науки и образования. И сегодня уделяется большое внимание модернизации высших учебных заведений морского и внутреннего водного транспорта, чтобы подготавливать кадры высокой квалификации, способные создать для отрасли новейшие технологии.

