

ВСЕРОССИЙСКАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «10 ЛЕТ ПОСТУПАТЕЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ»

20 марта 2014 года на базе Московской государственной академии водного транспорта будет проводиться Всероссийская научно-практическая конференция «10 лет поступательного движения». Ее проведение приурочено к десятилетию с момента образования Федерального агентства морского и речного транспорта.

Программой конференции предусмотрено проведение заседаний трех отраслевых сессий в формате расширенных заседаний: по морскому транспорту совместно с Экспертным советом капитанов морских портов Росморречфлота; по внутреннему водному транспорту совместно с Советом руководителей речных бассейнов Росморречфлота и по образованию совместно с Советом по образованию Росморречфлота.

После перерыва – Пленарное заседание Конференции, на котором модератор каждой сессии доложит о результатах дискуссии. Помимо этого планируется обсуждение самых актуальных тем развития водного транспорта, затронутых на каждой из трех сессий.

По итогам Конференции будут изданы ее материалы. Подготовлен проект резолюции, которая после ее принятия будет доведена до отраслевого сообщества.

График проведения Всероссийской научно-практической конференции «10 лет поступательного движения»:

09.00 – 10.00 – регистрация участников

10.00 – 13.00 – заседания отраслевых сессий

- Морской транспорт (актовый зал)
- Внутренний водный транспорт (аудитория В-2)
- Образование (аудитория В-1)

13.00 – 15.00 - перерыв

15.00 – 17.00 – Пленарное заседание Конференции

**ПОВЕСТКА РАСШИРЕННОГО ЗАСЕДАНИЯ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА КАПИТАНОВ
МОРСКИХ ПОРТОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА И СЕССИИ «МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»
ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
«10 ЛЕТ ПОСТУПАТЕЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

МОДЕРАТОР СЕССИИ – **ГОРЕЛИК Сергей Павлович**, заместитель
Руководителя Росморречфлота

1. Перспективы развития морских портов

Докладчики:

- | | |
|--|---|
| ТАРАСЕНКО
Андрей Владимирович | - Генеральный директор ФГУП
«Росморпорт» |
| АШУРКОВА
Алена Мирославовна | - Заместитель Генерального директора
Global Ports |
| ИЛАТОВСКИЙ
Денис Викторович | - Заместитель Генерального директора,
директор по логистике ОАО «СУЭК» |

В рамках выступления предполагается отразить обзор крупных инвестиционных проектов по созданию портовых мощностей и терминалов в разрезе бассейнов: Балтийский, Азово-Черноморский, Арктический и Дальневосточный.

При условии постоянного развития контейнерных перевозок и переориентации грузопотоков из сопредельных государств предполагается также обсудить оптимальные маршруты по экспорту грузов, в том числе угля, с учетом развития мощностей портов Дальнего Востока, Мурманска и Тамани.

2. Практическое применение изменений, внесенных федеральным законом от 23.07.2013г. № 225-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Докладчики:

- | | |
|---|---------------------------------------|
| ЕРЫГИН
Владимир Владимирович | - Руководитель АМП «Новороссийск» |
| ГОРОДИШТЬЯН
Андрей Семенович | - Руководитель АМП «Приморского края» |

В рамках данной темы Руководители Администраций морских портов проинформируют участников Конференции о том, как выстроена

работа по организационному, материально-техническому и финансовому обеспечению исполнения капитанами морских портов, входящих в состав Администрации, административно-властных полномочий.

3. Практическое применение изменений, внесенных в федеральный закон от 09.02.2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», на объектах морского и внутреннего водного транспорта.

Докладчики:

- | | |
|--|---|
| КАПРАЛОВ
Валерий Владимирович | - Зам. начальника Управления
транспортной безопасности
Росморречфлота |
| КУДЕЛЬКИН
Владимир Андреевич | генеральный директор ЗАО «ИНТЕГРО-
С» |

Краткое описание изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и их влияние на деятельность Росморречфлота, судоходных и стивидорных компаний. Кроме того будут отражены изменения в законодательство о транспортной безопасности в части оснащения объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности.

4. Развитие береговых систем обеспечения безопасности мореплавания в Российской Федерации

Докладчики:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| ВАСИЛЬЕВ
Владимир Янович | - заместитель генерального директора
ЗАО «ЦНИИМФ» |
| ВАНЮКОВ
Виктор Юрьевич | - Зам. генерального директора по
безопасности мореплавания ФГУП
«Росморпорт» |

Представляется к обсуждению Концепция развития береговых систем, которая позволит определить основные факторы, влияющие на дальнейшее развитие СБМ, направления, цели и пути достижения.

5. Полярный кодекс как обязательный инструмент Международной морской организации

Докладчик:

СЕМЕНОВ - старший научный сотрудник ЗАО
Владимир Евгеньевич «ЦНИИМФ»

В ходе выступления будет рассказано о работе проводимой Международной морской организацией по созданию Полярного кодекса. Будут представлены цели создания Полярного кодекса как обязательного инструмента ИМО, направленного на решение задач по обеспечению безопасности мореплавания в полярных водах.

**ПОВЕСТКА РАСШИРЕННОГО ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА РУКОВОДИТЕЛЕЙ РЕЧНЫХ
БАССЕЙНОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА И СЕССИИ «РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ» ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-
ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
«10 ЛЕТ ПОСТУПАТЕЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

МОДЕРАТОР СЕССИИ – **ВОВК Виктор Николаевич**, заместитель Руководителя
Росморречфлота

В рамках заседания Совета руководителей речных бассейнов

1. Внутренние водные пути нового поколения.

Докладчик:

НИКОЛАЕВ - Руководитель ФБУ «Администрация
Владимир Константинович Волго-Балтийского бассейна внутренних
водных путей»

Аннотация: Мониторинг средств навигационного оборудования, создание электронных карт и их онлайн корректировка.

2. Основные вопросы восстановления гарантированных габаритов судовых ходов на внутренних водных путях Российской Федерации.

Докладчик:

ЗЛОБИН - Заместитель начальника Управления
Игорь Николаевич внутреннего водного транспорта

Аннотация: Проведение дноуглубительных работ на ВВП, обеспечение финансирования этих работ, строительство дноуглубительного флота.

В рамках сессии «Речной транспорт»

3. Развитие внутреннего водного транспорта в современных условиях: проблемы и перспективы.

Докладчик:

**ПАНТИНА
Татьяна Алексеевна** - Проректор по научной работе ГУМРФ
имени адмирала С.О. Макарова

Аннотация: Позиционирование внутреннего водного транспорта в транспортной системе России: проблемы, ограничения и возможности роста. Стратегические направления повышения ресурсного потенциала отрасли. Пути повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности внутреннего водного транспорта.

4. Судоходные компании России: перспективы развития и факторы риска.

Докладчик:

**БАГАУТДИНОВ
Ришат Диасович** - Председатель Совета директоров ОАО
«СК «Волжское пароходство»

Аннотация: Деятельность судоходных компаний России в современных условиях.

5. Перевозки отечественным водным транспортом, состояние речного флота и возможности нового судостроения, в том числе для сибирских рек.

Докладчик:

**ЕГОРОВ
Геннадий Вячеславович** - генеральный директор ЗАО «МИБ-СПб»

Аннотация: В докладе представлены результаты фактического строительства за последние годы грузовых и пассажирских судов река и река-море плавания, показана органическая взаимосвязь новых проектов и потребностей бизнес-сообщества и регионов («сверхполные» танкеры, пассажирские круизные суда «Волго-Балт макс» и «Волго-Дон макс» классов, комбинированные танкеры-площадки для перевозки нефтеналивных и сухих грузов, танкеры и сухогрузные суда «Лена макс» класса, мелкоячейные барже-буксирные составы для сибирских рек и другие новые концепты) с учетом реальной возрастной структуры и морального старения существующего флота.

6. Российское научно-техническое общество водного транспорта (РосНТО ВТ): деятельность и роль в системе внутреннего водного транспорта.

Докладчик:

**ШАХМАРДАНОВ
Олег Юнусович**

- Президент РосНТО ВТ, Руководитель ФБУ
«Администрация Волго-Донского
бассейна внутренних водных путей»

Аннотация: В рамках доклада будет освещена история, структура, основные направления деятельности Российского научно-технического общества водного транспорта, в том числе по созданию эффективной системы внедрения новых технологий и инновационных проектов на внутреннем водном транспорте России.

**ПОВЕСТКА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ПО ОБРАЗОВАНИЮ ФЕДЕРАЛЬНОГО
АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
И СЕССИИ «ОБРАЗОВАНИЕ»
ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
«10 ЛЕТ ПОСТУПАТЕЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

МОДЕРАТОР СЕССИИ – **ПОШИВАЙ Александр Иванович**, заместитель
Руководителя Росморречфлота

В рамках заседания Совета по образованию

1. Профессиональные стандарты морского и речного транспорта, обеспечение соответствия квалификации специалистов современным требованиям.

Докладчик:

ЛАВРЕНТЬЕВА

Елена Александровна

- проректор ФГБОУ ВПО
«Государственный университет
морского и речного флота имени
адмирала С.О. Макарова»

Аннотация: Основой системы подготовки квалифицированных специалистов является профессиональный стандарт, утверждаемый Министерством труда РФ. Профессиональный стандарт отражает квалификацию специалиста, который позволяет ему заниматься профессиональной деятельностью в соответствующей сфере. Профессиональный стандарт является основой для разработки федерального государственного образовательного стандарта, утверждаемого Министерством образования и науки, в соответствии с которым ведется подготовка специалиста для достижения квалификации, предусмотренной профессиональным стандартом. В настоящий момент наиболее актуальными для разработки являются профессиональные стандарты: «капитан-механик», «гидротехник». В докладе будет представлена основа для разработки профессиональных стандартов и будут представлены проекты двух стандартов по специальностям: «капитан-механик», «гидротехник».

2. Особенности приемной кампании 2014 года, меры по привлечению абитуриентов в отраслевые ВУЗы

Докладчик:

НИКИТИН

Анатолий Альбертович

- проректор ФБОУ ВПО «Волжская
государственная академия водного
транспорта»

Аннотация: В связи с вступлением 01 сентября 2013 года нового закона «Об образовании в Российской Федерации» изменен порядок приема в образовательные учреждения. Введены новые формы договоров о целевом приеме и целевом обучении. В докладе будут представлены рекомендации по взаимодействию с работодателями по организации целевого

приема, а также меры по привлечению абитуриентов для поступления на отраслевые специальности.

В рамках сессии «Образование»

3. «ИМО: тенденции, влияющие на подготовку кадров и исследовательскую деятельность морских учебных заведений»

Докладчик:

ЛОГИНОВСКИЙ
Владимир Александрович - д.т.н., профессор, кафедра навигации
ФГБОУ ВПО «ГУМРФ имени адмирала
С.О. Макарова»

Аннотации: Основой подготовки плавательного состава морских судов является Международная конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1978 г. с поправками. Предложения по внесению изменений и дополнений в данную конвенцию осуществляется в комитетах Международной морской организации (ИМО). В докладе будут представлены основные предложения по совершенствованию Конвенции, новые типовые курсы подготовки, а также тенденции в сфере подготовки и дипломирования моряков.

4. «Современные тенденции развития тренажерных систем для подготовки специалистов морского и речного флота»

Докладчик:

ОЛЕЙНИКОВ
Борис Иванович - руководитель департамента морских
тренажеров ЗАО «Транзас»

Аннотация: Одним из видов подготовки моряков является тренажерная подготовка. В докладе будут представлены основные тенденции в области разработки тренажерного оборудования и особенности подготовки моряков на нем.

5. «Технологии электронного обучения при подготовке специалистов водного транспорта»

Докладчик:

ДЕМЧЕНКОВ
Олег Владимирович

- к.т.н., доцент, профессор кафедры
судовождения ФБОУ ВПО «МГАВТ»

Аннотация: Основой повышения качества подготовки является, в том числе использование инновационных методов обучения. Манильские поправки 2010 года к Международной конвенции по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1978 г. позволяют использовать электронные дистанционные технологии в обучении моряков. В докладе будет представлена система электронного обучения, а также контроль за обучающимися в процессе реализации программ. Система менеджмента качества электронного обучения, а также электронные учебные пособия.

6. «Учебно-тренажерные центры судоходных компаний в системе тренинга и повышения квалификации моряков»

**ПОВЕСТКА ПЛЕНАРНОГО ЗАСЕДАНИЯ
ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
«10 ЛЕТ ПОСТУПАТЕЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

МОДЕРАТОР – **ДАВЫДЕНКО Александр Александрович**, Руководитель Росморречфлота

1. Вступительное слово Министра транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколова;
2. Вступительное слово помощника Президента Российской Федерации И.Е. Левитина*;
3. Доклад модератора сессии «Морской транспорт» заместителя Руководителя Росморречфлота С.П. Горелика об итогах заседания;
4. Выступление руководителя «Администрации портов Черного моря» В.В. Ерыгина о создании администраций портов на морских бассейнах;
5. Доклад модератора сессии «Внутренний водный транспорт» заместителя Руководителя Росморречфлота В.Н. Вовка об итогах заседания;
6. Выступление Президента Союза Национальная палата судоходства А.Ю. Клявина «О повышении конкурентоспособности российского флота»;
7. Доклад модератора сессии «Образование» заместителя Руководителя Росморречфлота А.И. Пошивая об итогах заседания;
8. Выступление проректора по учебно-методическому обеспечению ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова Е.А. Лаврентьевой «Профессиональные стандарты морского и речного транспорта, обеспечение соответствия квалификации специалистов современным требованиям.

**РЕЗОЛЮЦИЯ
ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
«10 ЛЕТ ПОСТУПАТЕЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ»
«ФБОУ ВПО МГАВТ», Москва, Россия. 20 марта 2014 года**

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

В рамках Всероссийской научно-практической конференции «10 лет поступательного движения» проведено заседание Экспертного совета капитанов морских портов совместно с сессией «Морской транспорт».

В работе Сессии приняли участие руководители Администраций и капитаны морских портов, представители подведомственных Росморречфлоту предприятий и организаций водного транспорта, профильных министерств и ведомств, научных организаций, а также представители компаний, в том числе аккредитованных по транспортной безопасности в области морского и внутреннего водного транспорта, судостроительных и судоремонтных заводов, осуществляющих строительство судов, а также представители бизнес сообществ из различных регионов России.

Заслушав и обсудив доклады и выступления, участники Сессии «Морской транспорт» отмечают следующее:

Главной целью развития морского транспорта является преобразование его в эффективную, высокодоходную отрасль, отвечающую высшим международным стандартам в организационном и техническом отношении, конкурентоспособную на мировом транспортном рынке, полностью обеспечивающую потребности страны в морских внешнеторговых, транзитных и каботажных (в том числе арктических) перевозках грузов и пассажиров, а также экспорт транспортных услуг.

Для повышения конкурентоспособности морских портов России необходимым условием является создание достаточных мощностей и снижение доли перевалки российских внешнеторговых грузов в сопредельных государствах.

Строительство новых перевалочных мощностей в портах Санкт-Петербург, Калининград, Туапсе и Новороссийск, а также строительство нового порта Усть-Луга уже позволило снизить долю перевалки отечественных внешнеторговых грузов через порты сопредельных государств.

Наращивание грузооборота морских портов сопровождается поэтапным развитием портовой инфраструктуры, предусмотренным отраслевыми стратегическими документами и федеральными целевыми программами.

С целью обеспечения прогнозируемого роста грузопотока через морские порты России ведется интенсивное развитие портовых мощностей, строительство новых портов. К таким проектам относятся Сабетта, Тамань, Териберка, Новопорт, порт общего доступа в бухте Суходол на Дальнем Востоке для перевалки угля, активное развитие получают порты Арктики.

Однако, генеральным директором ФГУП «Росморпорт» А.В. Тарасенко в рамках своего выступления, было отмечено, что сегодня для реализации поставленных задач необходимо обеспечение притока внебюджетных инвестиций.

Это становится возможным за счет опережающей подготовки проектной документации и выработки механизмов финансирования проектов на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП).

Наряду с этим представители бизнес сообщества в портовой отрасли проиллюстрировали практику государственно-частного партнерства, применяемую, при реализации инвестиционных проектов.

Задачи по привлечению бизнеса при стимулирующей роли государства и консолидации совместных усилий, по комплексному опережающему развитию портовой инфраструктуры и интеграции морских портов в международную транспортную систему позволят урегулировать существующие административные барьеры при осуществлении государственного контроля и обеспечить продуктивное сотрудничество в развитие морской портовой инфраструктуры.

В продолжении дискуссии всеми участниками был отмечен тот факт, что полноценная работа и развитие морского транспорта невозможно без осуществления административно-властных полномочий в морском порту.

21 января 2014 года вступил в силу Федеральный закон от 23.07.2013 № 225 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которые являются важнейшим шагом к реализации концепции по совершенствованию системы государственного управления морскими портами. Данный закон внес изменения в Кодекс торгового мореплавания, Федеральный Закон «О морских портах...» и Федеральный Закон «О транспортной безопасности».

В ходе Сессии руководители двух крупнейших администраций морских портов Новороссийск и Приморского края В.В. Ерыгин и А.С. Городиштьян проинформировали о практическом применении внесенных Федеральным законом изменений, которые касаются разграничения функций капитана морского порта и руководителя администрации морских портов, создающейся в отношении двух и более морских портов Российской Федерации. Ими было отмечено, что введение должности руководителя администрации морских портов должно безусловно позитивно отразиться на работе капитанов морских портов.

Капитаны портов целиком и полностью будут сконцентрированы на выполнении своих функций и задач по обеспечению безопасности мореплавания и освобождены от решения множества вопросов текущей хозяйственной деятельности юридического лица.

В рамках преобразований ведется работа по достижению равной финансовой и материально-технической обеспеченности всех подразделений администрации морских портов независимо от доходов, получаемых от портовых сборов в том или ином порту.

Осуществляется централизованный подход при осуществлении финансово-экономического, кадрового и юридического обеспечения, что позволит оптимизировать работу и выработать в портах единые стандарты и методы, способствующие качественному и единообразному исполнению капитанами морских портов своих функций.

Наряду с выполнением функций по обеспечению безопасности в морском порту и практическому применению разграничений административно-властных полномочий особое внимание в настоящее время уделяется созданию комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте.

В рамках вносимых изменений в 225-ФЗ, как отметил Заместитель начальника Управления транспортной безопасности Росморречфлота В.В. Капралов, полномочия по обеспечению транспортной безопасности акваторий морских портов, в том числе по реализации планов их транспортной безопасности, возложены на капитанов морских портов.

Помимо этого в Федеральный закон о транспортной безопасности внесены следующие изменения для обеспечения транспортной безопасности и усиления антитеррористической защищенности федеральных объектов водного транспорта.

Из состава объектов морского транспорта, на которые распространяется действие ФЗ-16 исключены «морские порты».

К транспортным средствам морского транспорта отнесены все суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключением прогулочных судов и спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ, и которые отнесены к объектам.

К транспортным средствам речного транспорта отнесены только суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки опасных грузов.

В соответствии с 15-ФЗ Правительству поручено определить перечень участков внутренних водных путей, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования на которые распространяется действие Федерального закона «О транспортной безопасности».

Судоходные и стивидорные компании, участвующие в международных морских перевозках, с учетом существующего Порядка разработки планов транспортной безопасности, утвержденного приказом Минтранса 11.02.2010 № 34, будут вынуждены перерабатывать уже утвержденные планы (вносить изменения и дополнения) и представлять их на повторное утверждение.

Срок реализации планов будет указываться в планах. Разрешена поэтапная реализация планов, но в срок не более двух лет после его утверждения.

Новым законом определены понятия: «подразделения транспортной безопасности», «силы обеспечения транспортной безопасности», определены требования к порядку подготовки, аттестации, проверке знаний, умений и навыков. Кроме того упорядочены отдельные вопросы представления субъектами (перевозчиками) персональных данных о пассажирах и членах экипажей судов в информационную базу данных транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ).

Новым законодательством ужесточена уголовная и административная ответственность за невыполнение требований по обеспечению транспортной безопасности. Введена административная ответственность за не предоставление сведений о персональных данных пассажиров и членов экипажей в ЕГИС ОТБ, вплоть до приостановления деятельности субъектов (перевозчиков).

В свою очередь представитель компании «Интегра-С», занимающейся вопросами реализации планов обеспечения транспортной безопасности рассказал о единой системе подхода практического применения защиты объектов морского и речного транспорта от незаконного вмешательства.

Обеспечить безопасность мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним — приоритетная задача государства. По заказу ФГУП «Росморпорт» ЗАО «Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота» (ЦНИИМФ) разработало проект Концепции развития береговых систем обеспечения безопасности мореплавания (СБМ) до 2020 г. Проект определяет основные факторы, от которых зависит дальнейшее развитие СБМ, его ключевые направления, цели и пути их достижения.

Руководитель направления по безопасности ЗАО «ЦНИИМФ» В.Я. Васильев объяснил присутствующим, что в условиях повышения интенсивности судоходства и ввода новых портовых мощностей, роста трафика судов, перевозящих опасные грузы, создание и поддержание на должном уровне СБМ необходимо развитие и поддержание на высоком уровне навигационно-гидрографического обеспечения подходов и акваторий морских портов, в том числе регулярное проведение гидрографических работ и оптимизацию путей движения судов, работы систем судовых сообщений; создание и поддержание на должном уровне СБМ, информационных систем наблюдения за судоходством, а также международное сотрудничество в сфере глобального наблюдения за судоходством.

Планы строительства и реконструкции объектов СБМ напрямую связаны с планами развития инфраструктуры морских портов Российской Федерации.

В морских портах нашей страны на экспорт в основном переваливаются опасные грузы. Общий объем перевалки грузов в портах Российской

Федерации по базовому сценарию Стратегии развития портовой инфраструктуры может достигнуть 1 млрд т. В прогнозируемом периоде основу грузооборота по-прежнему будет составлять продукция топливно-энергетического комплекса — сырая нефть, нефтепродукты, сжиженный газ, уголь. Прогнозируются высокие темпы роста перевалки сжиженного газа.

Эти факторы увеличивают опасность последствий морских аварий в акваториях и на подходах к морским портам Российской Федерации.

Для снижения риска морских аварий как в российской, так и в мировой практике применяется комплекс мер правового, организационного и технического характера, в том числе создание СБМ. Эти системы вводятся в действие прибрежными государствами в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву, Конвенцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), Конвенцией по поиску и спасанию на море, а также рядом других конвенций и резолюций Международной морской организации (ИМО).

В настоящий момент СУДС работают в 22 портах, в том числе 3 СУДС регионального значения, которые информационно и организационно интегрируют портовые СУДС соответствующего региона (Финский залив, залив Петра Великого, Керченский пролив). Общее количество автоматических радиотехнических постов СУДС составляет 76.

В долгосрочной перспективе развитие СБМ будет основано на внедрении новых технологических платформ, таких как электронная навигация (е-навигация) и модернизированная Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (МГМСБ).

В проекты новых и реконструируемых СБМ планируется включать такие элементы е-навигации, как обмен информацией между судном и берегом посредством бинарных сообщений автоматической идентификационной системы (АИС) с последующим графическим представлением обработанной информации судоводителям и операторам СУДС.

Использование новых технологий при создании береговых радиолокационных станций будет основываться на многодиапазонности, территориальной распределенности радиолокационных станций с возможностью совместной обработки информации, применения сложных зондирующих сигналов, доплеровской фильтрации, а также на применении полностью твердотельных высоконадежных приемопередатчиков малой мощности. Значительное снижение уровня пиковой мощности в несколько раз увеличит надежность и ремонтпригодность БРЛС. Использование таких технологий позволит увеличить наработку на отказ приемопередатчика до 30–50 тыс. часов. Применение доплеровской фильтрации позволит мгновенно определять скорость движущихся объектов.

Будет происходить дальнейшая информационная интеграция СУДС как на региональном и национальном, так и на транснациональном уровнях, с зарубежными СУДС и системами мониторинга за судоходством. В Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб обсуждается возможность обращения в ИМО для учреждения СУДС с

областью действия, выходящей за пределы территориального моря прибрежных государств.

Информационная безопасность объектов СБМ будет обеспечиваться в соответствии с требованиями Федерального закона № 16 «О транспортной безопасности» от 9.02.2007 г. и включать в себя защиту технических и программных средств информатизации от ошибочных действий персонала, техногенных воздействий и стихийных бедствий, а также защиту технических и программных средств информатизации от преднамеренных воздействий.

Сбор и предоставление информации для функций государственного надзора в СБМ будут обеспечиваться путем развития систем сбора и обработки информации о движении судов, создания региональных информационных систем наблюдения за судоходством, внедрения комплексной интегрирующей информационной системы (КИИС) «MoPe». Эта система объединяет информационные системы государственного портового контроля, системы обеспечения и поддержки поисково-спасательных и аварийно-восстановительных работ на водном транспорте, информационные системы поддержки надзорной и контрольной деятельности на водном транспорте и предоставляет оперативную информацию о расстановке флота, параметрах движения судов, данные о перевозке опасных грузов и другую актуализированную информацию.

Основные идеи СБМ, основанные на комплексном применении радиотехнических систем навигации и связи, средств высокоточного местоопределения судов при любых условиях видимости, установления морских районов А1/ А2 ГМССБ, систем передачи информации, обеспечивающей соблюдение правил плавания судов, доказали свою эффективность и верность концептуальных подходов, заложенных при разработке и внедрении региональных систем безопасности мореплавания. Практика использования таких систем еще раз подтверждает, что дальнейшее развитие СБМ должно идти по эволюционному пути с учетом появления новых технических средств, систем и технологий.

В завершении Сессии «Морской транспорт» В. Семенов, старший научный сотрудник отдела международного и морского права ЗАО «ЦНИИМФ» представил на обсуждение разрабатываемый «Полярный кодекс», разрабатываемый в ввиду принятых решений Международной морской организацией (ИМО) в 2009 году.

Кодекс, в соответствии с техническим заданием на его разработку, был запланирован как первый документ ИМО, который основывался бы целиком на концепции т.н. «целевых стандартов», использующих метод идентификации всех применимых к случаю видов риска, их оценку и разработку мер по минимизации последствий действия этих рисков.

Область Кодекса будет распространяться все суда, являющиеся предметом СОЛАС – т.е., пассажирские суда (перевозящие более 12 пассажиров), грузовые суда валовой вместимостью 500 и более (за исключением глав IV(валовая вместимость \leq 300) и V (все суда)), а также суда являющиеся предметом Приложений к МАРПОЛ – I(танкеры валовой

вместимостью 150 и остальные суда валовой вместимостью 400 суда, сертифицированные для перевозки жидких вредных веществ), IV(суда валовой вместимостью 400 человек на борту), и V (все суда).

Предполагается, что МПК будет применяться как к новым, так и к существующим судам, однако объем требований для существующих судов по настоящее время не определен; окончательное решение, как можно ожидать, будет принято на КБМ-93 в мае текущего года. Вместе с тем, отметим то важное обстоятельство, что как новые, так и существующие суда должны будут пройти соответствующие освидетельствования с целью выдачи на них свидетельств о безопасности судна, плавающего в полярных водах, а также т.н. «Наставления по эксплуатации судна в полярных водах», в котором будут приведены, среди прочего, основные характеристики судна и ограничения режимов его эксплуатации.

Требования МПК будут распространяться на оба полярных района, т.е., на Арктику и Антарктику. Здесь было отмечено то немаловажное обстоятельство, что МПК должен применяться к судам даже тогда, когда лишь часть их рейса будет проходить в полярных водах, однако никаких критериев определения размеров такой «части» или сезонных признаков не установлено.

При этом МПК не планируется к использованию как самостоятельный инструмент, но как нормативный документ, дополняющий требования СОЛАС и МАРПОЛ, что – тем не менее – не препятствует выдаче уже упомянутого отдельного свидетельства о безопасности судна полярного плавания.

Кроме того, МПК дополнит Конвенцию ПДМНВ (о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты) в части особых требований к подготовке экипажей в полярных условиях.

Метод предполагает задание эксплуатационных характеристик, которым должны отвечать судно, его системы, материалы, из которых оно построено, но не предлагает решений, посредством которых эти характеристики должны быть обеспечены. Иными словами, Кодекс был задуман не как предписывающий, но как задающий требуемый уровень безопасности инструмент, предоставляющий проектировщикам широкую свободу в выборе решений. Проект МПК задает также уровни подготовки и квалификации экипажа, а условием обеспечения безопасности судна предполагается, среди прочего, тщательное соблюдение всех эксплуатационных ограничений, указанных в судовых документах, и надлежащее планирование рейса.

Проект МПК свидетельствует, однако, о том, что обойтись полностью без предписывающих требований не удалось; МПК содержит ряд предписаний, а в проект новой главы XIV СОЛАС включено правило, позволяющее реализовать альтернативные решения при условии обеспечения ими равноценного уровня безопасности.

Ожидаемое вскоре одобрение МПК на КЗМС-66 и КБМ-93 не будет означать окончания работ над Кодексом. Первоначальным техническим заданием на разработку предусматривалось включение в область применения МПК рыболовных судов, а также судов с размерами ниже конвенционных. Рабочая группа ИМО, однако, не справилась с этой задачей; одной из основных причин такой неудачи можно считать трудности, связанные с новой технической основой документа («целевые стандарты»).

Таким образом, работа над МПК по распространению его действия на указанные суда будет продолжена в ближайшие годы. Совершенствования, впрочем, потребуют и существующие разработки, описанные выше; в частности, в существующем проекте не определено такое важнейшее понятие, как «расчетная температура» для конструкций и оборудования судна. Дальнейшего рассмотрения требуют и многие другие аспекты МПК.

Участники Конференции предлагают:

1. При развитии инфраструктуры морских портов России основными задачами рассматривать обеспечение притока внебюджетных инвестиций за счет опережающей подготовки проектной документации и выработка механизмов финансирования проектов на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП).

2. С учетом роста объема грузопотоков к 2030 году предлагается включить в Государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» мероприятия по обновлению ледокольного флота.

3. Продолжить работу по взаимодействию обеспечения безопасности мореплавания с органами исполнительной власти.

4. Оперативно осуществлять материально-техническое обеспечение деятельности капитанов морских портов в соответствии с требованиями федеральных законов о закупках в интересах обеспечения государственных нужд.

5. Выработать единую политику обеспечения безопасности мореплавания.

6. Росморречфлоту совместно с причастными создать в рамках реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте единую инженерно-техническую систему защиты объектов морского и внутреннего водного транспорта, отвечающую самым современным требованиям, предъявляемым к таким системам.

7. При оснащении акваторий морских портов и судоходных гидротехнических сооружений применять технические решения, обеспечивающие персонал Центральных постов наблюдения, как на объектах, так и в ситуационных центрах заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, информацией, необходимой для выполнения задач по обеспечению транспортной безопасности.

8. Заинтересованным и причастным организациям представить предложения по перечню участков внутренних водных путей, а также иных

обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования на которые распространяется действие Федерального закона «О транспортной безопасности».

9. Проводимые мероприятия позволят обеспечить предупреждение и ликвидацию негативных ситуаций на объектах водного транспорта в рамках единой государственной системы обеспечения транспортной безопасности.

10. Осуществлять развитие создаваемых средств обеспечения безопасности мореплавания согласно планам, разрабатываемым в соответствии с будущим развитием портовых мощностей.

11. Практика использования таких систем подтверждает, что дальнейшее развитие систем безопасности мореплавания должно идти по эволюционному пути с учетом появления новых технических средств, систем и технологий.

12. Одобрить представленную Концепцию развития береговых систем обеспечения безопасности мореплавания на период до 2020 года.

13. ФГУП «Росморпорт» при эксплуатации, реконструкции и проведении работ по созданию систем обеспечения безопасности мореплавания следовать основным положениям «Концепции развития береговых систем обеспечения безопасности мореплавания на период до 2020 года».

14. Выработать рекомендации по внесению дополнений и изменений в «Полярный кодекс» с последующим направлением в Минтранс России.

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

В рамках Всероссийской научно-практической конференции «10 лет поступательного движения» проведено заседание Совета руководителей речных бассейнов совместно с сессией «Внутренний водный транспорт».

В работе Сессии приняли участие руководители и специалисты Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства морского и речного транспорта, представители судоходных компаний, портов, судостроительных предприятий, вузов, научно-исследовательских, научно- проектных и других организаций России.

Заслушав и обсудив доклады и выступления в прениях, участники отмечают:

Во многих европейских странах внутренний водный транспорт служит конкурентоспособной альтернативой автомобильному и железнодорожному транспорту, предлагая устойчивый и экологически чистый способ перевозки с точки зрения потребления энергии, шума и выбросов газа. Внутренний водный транспорт является самым экономичным видом внутреннего транспорта благодаря низкой стоимости инфраструктуры и незначительным

внешним издержкам, связанным с отрицательным воздействием на окружающую среду. Однако этот вид транспорта в настоящее время недостаточно используется, сталкиваясь с препятствиями инфраструктурного, правового и технического характера, что требует активной поддержки со стороны Правительства Российской Федерации.

Роль внутреннего водного транспорта значительно различается по отдельным регионам, что свидетельствует о сильном влиянии региональной транспортной политики, а также экономических и географических факторов. В большинстве европейских стран принимается транспортная политика, направленная на увеличение объемов перевозок внутренним водным транспортом.

Россия имеет самую протяженную в мире эксплуатируемую сеть внутренних водных путей, большая часть которых обладает развитой инфраструктурой. Внутренний водный транспорт нередко является безальтернативными для обеспечения жизнедеятельности регионов Крайнего Севера и освоения новых труднодоступных ресурсных зон. В то же время на долю внутреннего водного транспорта приходится менее двух процентов общего объема перевозок грузов в Российской Федерации. Этот показатель значительно уступает европейским странам, имеющим менее развитую сеть внутренних водных путей, таким как Германия, Франция, Бельгия и Нидерланды, где наблюдается увеличение объема перевозок речным транспортом. Особенно быстро растут контейнерные перевозки, доля которых на внутреннем водном транспорте Российской Федерации практически отсутствует.

В современных условиях, когда инфраструктура железнодорожного и автомобильного транспорта в большинстве морских портов России и Европы функционирует практически на полную мощность, пропускная способность внутренних водных путей используется не в полной мере. Более того, повышение качества услуг внутреннего водного транспорта позволяет увеличить скорость доставки грузов и способность справляться с растущими объемами перевозок, при более плотном и сложном движении на наземных видах сообщения.

Единая глубоководная система европейской части России (ЕГС), протяженностью 6,5 тыс. км является судоходной трассой, обеспечивающей транспортную связь между регионами России и связывающей важнейшие промышленные центры со странами Балтии, Каспия и Средиземноморья.

Протяженность внутренних водных путей России составляет 101,7 тыс. км, на которых находится 723 судоходных гидротехнических сооружения. В 2013 году по сравнению с 2005 годом протяженность водных путей с гарантированными габаритами увеличилась на 15,8 тыс. км или на 47,7%, с круглосуточным движением судов – на 2,6 тыс. км или на 7,6%.

В целях развития отрасли внутреннего водного транспорта приоритетными задачами определены устранение лимитирующих участков Единой глубоководной системы Европейской части России, обеспечение эксплуатационной надежности и повышение безопасности судоходных

гидротехнических сооружений, обеспечение безопасности судоходства путем модернизации и обновления технического (обслуживающего) флота.

По повышению безопасности СГТС ведется планомерная работа в восьми бассейнах: Волжском, Московском, Камском, Волго-Балтийском, Беломорско-Балтийском, Обском, Волго-Донском и Азово-Донском. Проведение реконструкции и капитального ремонта позволило только за последние пять лет снизить на 13,4% количество сооружений с неудовлетворительным и опасным уровнем безопасности и повысить уровень безопасности 58 судоходных гидротехнических сооружений.

Для устранения лимитирующих участков на водных путях реализуется ряд мероприятий:

- в 2008 году было построено первое после значительного перерыва судоходное гидротехническое сооружение – вторая нитка шлюза Кочетовского гидроузла.

- начато строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза;

- ведутся работы на Саралевском водном узле нар. Волга.

На участке Городец - Нижний Новгород начинается проектирования Нижегородского низконапорного гидроузла в районе Б. Козино.

На Нижнем Дону необходимо строительство Багаевского низконапорного гидроузла в районе хутора Арпачин. Реализация проекта обеспечит повышение провозной способности Волго-Донского водного пути за счет обеспечения необходимых глубин.

Начиная с 2011 года в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» начато обновление технического флота.

К настоящему времени уже построено и модернизировано 37 судов различного назначения, в том числе обстановочные суда и суда дноуглубительного флота.

Следует отметить, что принятие в ноябре 2011 года Федерального закона 305-ФЗ о поддержке судостроения и судоходства позволило изменить ситуацию в обновлении транспортного флота. С момента вступления в силу этого закона оживилось отечественное судостроение: только в 2012-2013 годах было построено 63 грузовых судна внутреннего и смешанного река-море плавания.

В 2013 году по ЕГС было перевезено свыше 101 млн. тонн грузов, что составляет 2/3 от общего объема перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации. При этом с каждым годом растет грузопоток в южном направлении, что в свою очередь требует скорейшего принятия мер по устранению лимитирующих участков на Волге и Нижнем Дону.

В Российской Федерации реализация преимуществ внутреннего водного транспорта в настоящее время сдерживается рядом факторов, среди которых: наличие лимитирующих участков на внутренних водных путях; неэффективный возрастной состав флота и дефицит современных судов, погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов; отсутствие системы организационно-экономических и институциональных мер,

направленных на привлечение грузов и пассажиров на внутренний водный транспорт, и др.

Совокупное влияние вышеперечисленных факторов обуславливает низкую инвестиционную привлекательность предприятий отрасли, падение объемов перевозок грузов и пассажиров, негативные тенденции в изменении структуры перевозимых грузов.

Динамичное развитие внутреннего водного транспорта, реализация его стратегических преимуществ, повышение конкурентоспособности речных перевозок может быть достигнуто за счет:

- создания условий для повышения качества речного судоходства, а именно строительство нового современного флота, развитие судоремонтных мощностей, улучшение качественных параметров инфраструктуры внутренних водных путей, внедрения новых технологий на перегрузочных работах и замены перегрузочной техники в речных портах;

- реализации в полном объеме и в планируемые сроки комплексных инвестиционных проектов реконструкции гидротехнических сооружений ЕГС в составе ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)»;

- строительства Нижегородского и Багаевского низконапорных гидроузлов.

- координации мер по модернизации флота судов внутреннего плавания и оказание поддержки в принятии таких мер, в том числе стимулирование проведения исследований по созданию современных типов судов с энергосберегающими судовыми энергетическими установками, модернизации флота и повышению его эффективности;

- развития мультимодальных перевозок с участием внутреннего водного транспорта на основе создания на базе речных портов терминально-логистической сети и мультимодальных комплексов многоцелевого назначения на внутренних водных путях России с целью снижения транспортных издержек, внешних экологических затрат, бюджетных расходов на содержание и развитие транспортной инфраструктуры;

Участники Конференции предлагают:

1. Ускорить принятие новых нормативов на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений с обеспечением 100 % финансирования по ним к 2017 году.

2. Обратиться в Правительство Российской Федерации с предложением о включении в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)» мероприятия по строительству Багаевского гидроузла.

3. Считать приоритетным устранение лимитирующих участков на ЕГС европейской части России для увеличения объемов перевозок грузов и пассажиров.

4. Принять меры по улучшению качественных параметров внутренних водных путей с целью достижения необходимой провозной и пропускной способности.
5. Продолжить обновление судов технического флота для обеспечения эксплуатационных характеристик внутренних водных путей.
6. Отметить необходимость обновления и строительства судов транспортного флота для увеличения объемов перевозок и снижения стоимости транспортных услуг.
7. Развивать различные направления внутреннего водного транспорта путем внедрения передовых конструкторских решений, прогрессивных технологий и современных материалов, как для создания инфраструктуры внутреннего водного транспорта, так и в области отечественного судостроения.
8. Продолжить работу по повышению уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений.
9. Внедрять новейшие технологии проведения путевых работ и содержания средств навигационной обстановки.
10. Рекомендовать предприятиям речного транспорта развивать на базе речных портов терминально-логистические сети.

ОБРАЗОВАНИЕ

В рамках Всероссийской научно-практической конференции «10 лет поступательного движения» проведено заседание Совета по образованию совместно с сессией «Образование».

В работе Сессии приняли участие руководители и специалисты Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства морского и речного транспорта, представители ВУЗов Росморречфлота и Росрыболовства, представители судоходных компаний, портов, судостроительных предприятий, профессиональных общественных организаций и профсоюзов.

Заслушав и обсудив доклады и выступления, участники Совета и сессии «Образование» конференции отмечают:

Основой подготовки специалистов для морского и речного транспорта является неукоснительное выполнение международных и российских нормативных актов и требований. В 2010 году приняты Манильские поправки к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками с переходным периодом до 1 января 2017 года. В 2013 году вступил в силу новый Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ.

В условиях изменения нормативного правового регулирования системы подготовки отраслевых специалистов на первый план выходит обеспечение соответствия номенклатуры должностей (профессий) и квалификации требованиям экономики и запросам работодателей. Активное привлечение абитуриентов для поступления в ВУЗы, совершенствование профориентационной работы и развитие системы целевого приема и целевого обучения является первостепенной задачей отраслевой системы образования.

Усиление практической подготовки специалистов, широкое внедрение информационных технологий в образование будет способствовать выходу системы подготовки на более высокий уровень и обеспечивать соответствие выпускников предъявляемым к ним требованиям.

На пленарной части конференции Лаврентьева Елена Александровна отметила актуальную необходимость разработки совместно с ассоциациями работодателей профессиональных стандартов, которые должны стать основой системы подготовки высококвалифицированных специалистов морского и речного транспорта.

Участники заседания Совета и сессии «Образование» конференции считают, что совершенствование системы подготовки специалистов морского и речного транспорта, в том числе может быть достигнуто за счет:

- обеспечения соответствия квалификации выпускников требованиям экономики и работодателей;
- активной профориентационной работы по привлечению абитуриентов на обучение в ВУЗы;
- обновления учебно-методического и материально-технического обеспечения подготовки специалистов;
- развития целевого приема и целевого обучения;
- внедрения информационных технологий в образовательный процесс.

Участники Конференции предлагают:

1. Разработать отраслевой классификатор профессиональной деятельности, т.е. перспективный перечень разработки профессиональных стандартов для профессий и должностей водного транспорта.
2. Обратиться в Минтруд России об открытии конкурса на разработку профессиональных стандартов для водного транспорта.
3. Создать рабочие группы по разработке профессиональных стандартов с активным участием крупных компаний и общественных организаций отрасли.
4. Организовать широкое конструктивное общественное обсуждение проектов профессиональных стандартов в области водного транспорта.

5. Поэтапно приводить образовательные стандарты и программы в соответствие с разработанными и утвержденными профессиональными стандартами.

6. Вузам рассмотреть возможность организацию проведения вступительных испытания с использованием дистанционных технологий (особенно при поступлении на заочную форму обучения).

7. Установить квоты целевого приема для вузов в целом в объеме не более 50% КЦП.

8. Вузам принять за основу типовую форму договора о целевом приеме и о целевом обучении утвержденную Постановлением Правительства РФ от 27 ноября 2013 г. № 1076. Рассмотреть целесообразность расширить: п.3 раздела II типового договора о целевом приеме подпунктом «в) при невозможности исполнения подпункта б) оплатить исполнителю фактически понесенные расходы по организации и прохождению практики.»; п.4 раздела II типового договора о целевом приеме подпунктом «б) отчислить гражданина, заключившего договор о целевом обучении, при невозможности исполнением заказчика п.3»; п.5 раздела II типового договора о целевом приеме подпунктом: «ж) при невозможности исполнения заказчиком подпункта б) п.3 и при условии выполнения заказчиком подпункта в) организовать практику в соответствии с учебными планами в других органах или организациях.».

9. Рассмотреть вопрос включения во Всероссийскую олимпиаду профессионального мастерства проведение конкурса по плавательным специальностям.

10. Вузам обратить внимание на сотрудничество с общеобразовательным организациям, профессиональным образовательным организациям, находящихся в ведении федеральных государственных органов и реализующих дополнительные общеобразовательные программы, имеющие целью подготовку несовершеннолетних обучающихся к военной или иной государственной службе.

11. Вузам рассмотреть возможность и целесообразность использования выездных приемных комиссии.

12. Совместно с отраслевыми работодателями проработать вопрос организации целевого приема и целевого обучения.

13. Проработать систему электронного и дистанционного обучения специалистов плавательного состава судов.

14. Рекомендовать использование тренажеров для целей имитации реального судового оборудования в учебных целях.

15. Образовательным организациям разработать комплекс мер по обеспечению выполнения требований Конвенции ПДНВ.