

Информационные материалы

Министерства транспорта и дорожного строительства Камчатского края

"Камчатка - порт-хаб на восточном окончании Северного морского пути"

Становление рыночных отношений, развитие процессов федерализма, глобализации и регионализации на экономическом пространстве Севера России дают импульс к развитию и углублению процессов международного сотрудничества и интеграции. Получают развитие «коридоры» экономического сотрудничества нового типа - Евро-Арктический (Баренцев) коридор, Мурманский, Архангельский, Чукотский, Азиатско-Тихоокеанский коридоры. Северный морской путь.

Полноценное возрождение Северного морского пути является одним из импульсов для развития Арктической зоны Российской Федерации. С учетом благоприятных перспектив для развития транснациональных транзитных грузовых перевозок иностранными фрахтователями по трассе Северного морского пути между Европой, странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Северо-Тихоокеанского побережья США и Канады, Севморпуть приобретает глобальный статус евроазиатского транспортного коридора.

Проблемы функционирования Северного морского пути тесно связаны с общими проблемами Российской Арктики. Эффективное использование Северного морского пути в качестве международного транспортного коридора, решающего задачи транспортировки грузов для обеспечения экономических потребностей России и международных требований, возможно только при условии решения ряда неотложных проблем, связанных:

- с потребностью создания нормативной-правовой базы его функционирования;
- с обеспечением круглогодичного навигационного цикла всех трасс Северного морского пути, независимо от сезонов и степени ледовитости;
- с увеличением и обновлением парка ледоколов;
- с обеспечением навигационной безопасности по всей трассе;
- с необходимостью уделить особое внимание созданию по всему пути условий для сервисного обслуживания международного транспортного коридора (грузовых терминалов, центров связи, логических центров, пограничных, таможенных пунктов и т.д.).

Камчатка не входит в состав территорий Арктической зоны,

определенных "Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу" (утв. Президентом РФ 18.09.2008 №Пр-1969), но от этого значимость Камчатского края для Северного морского пути, как и для всей Арктической зоны, ни в коей мере не уменьшается. Предусматривается выделение региона в отдельный сектор пристального внимания государства.

Глобальные планы России по восстановлению, преобразованию и строительству портовой инфраструктуры на Севере напрямую затрагивают и Камчатскую морскую транспортную инфраструктуру. В удаленном от центра российском регионе основным транспортным узлом является Петропавловск-Камчатский морской порте грузооборотом около 2.5 млн. тонн грузов в год, из которых большая часть, около 2.2 млн. тонн - это каботажные грузы.

Развитие Петропавловска-Камчатского в качестве порта-хаба и потенциальные возможности Петропавловск-Камчатского морского порта для обеспечения транзита международных грузов в контейнерном виде, прописано в «Стратегии развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2025 года», отражено в «Стратегии развития морской деятельности в российской Федерации до 2030 года», а также направлено на реализация Тихоокеанского регионального направления Морской доктрины Российской Федерации.

Камчатский край, в силу своего географического положения, является активным участником реализации задач национальной морской политики. При значительном увеличении объемов обрабатываемых грузов и модернизации портовой инфраструктуры возникает возможность повысить привлекательность порта для захода морских судов под российскими и иностранными флагами.

По аналогии с Мурманским транспортным узлом, который в настоящее рассматривается как начало СМП. Петропавловск-Камчатский морской порт целесообразно позиционировать как одну из ключевых опорных площадок на арктической трассе, его конечную базовую точку с дальнейшим направлением грузовых потоков в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

В Петропавловск-Камчатском морском порту на текущий момент предоставляется значительный объем услуг, связанных с обслуживанием морских судов, и этот спектр может быть расширен по мере развития

элементов сервисной экономики на территории Камчатского края. В перспективе, после открытия СМИ для круглогодичной навигации, порт Петропавловск-Камчатский имеет перспективу стать крупным логистическим центром, в котором будет осуществляться перевалка грузов, следующих по арктической трассе, так как их доставка судами ледового класса непосредственно в Азиатско-Тихоокеанский регион приведет к удорожанию стоимости морской транспортной составляющей, вследствие того, что эксплуатационные расходы судов усиленного ледового класса значительно выше, чем у судов, работающих в умеренных и южных широтах.

Преимущества морского порта Петропавловск-Камчатский обусловлены: выгодным географическим расположением на пересечении морских торговых путей "Юго-Восточная Азия - Северная Европа - Северная Америка"; благоприятными климатическими условиями (незамерзающий морской порт круглогодичной навигации); удобной, с точки зрения морской безопасности Авачинской губой; наличием необходимых территорий для развития полноценного морского терминала, способного обеспечить транзитную обработку грузов следующих судами арктического класса с последующей перегрузкой на другие суда с дальнейшим назначением и Юго-Восточную Азию, Северную и Южную Америку и в обратном направлении.

Учитывая геоэкономическое положение Камчатского края необходимо реализовать потенциал развития, создав современную транспортную систему в Арктической зоне Дальнего Востока и выступить в качестве опорного пункта в восточной части Северного морского пути.

Создание порта-хаба, и включение его в состав Северного морского пути позволит краю повысить свою инвестиционную привлекательность для частных инвесторов. Развитие прибрежной инфраструктуры морского порта и портопунктов Камчатского края, а так же строительство современного круглогодичного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации, в сочетании с географическим положением порта Петропавловск-Камчатский, являющимся самым северным из портов на Дальнем Востоке Российской Федерации осуществляющим круглогодичную навигацию, вызовет интерес как Российских, так и зарубежных транспортных компаний, в части перевалки грузов на площадях порта Петропавловска-Камчатского и дальнейшей транспортировки их Северным морским путём. То есть создание на базе

порта Петропавловска-Камчатского порта-хаба.

В соответствии с "Морской доктриной Российской Федерации до 2030 года" для обеспечения поиска и спасания на море необходимо совершенствовать существующую систему поиска и спасания людей на море, основанную на взаимодействии федеральных органов исполнительной власти, имеющих в своем ведении силы и средства спасания. И делать это необходимо под единым руководством федерального органа исполнительной власти, ответственного за поисково-спасательное обеспечение морской деятельности в зонах ответственности Российской Федерации. Также предписано унифицировать ведомственные системы подготовки специалистов морских аварийно-спасательных служб и сертификации поисково-спасательной техники и лицензирования различных видов поисково-спасательной деятельности, включая развитие водолазного дела и водолазной медицины на всех региональных направлениях национальной морской политики.

В части поисково-спасательного обеспечения (ПСО) морской деятельности (МД) все положения документ существенно шире и конкретнее соответствующих положений предыдущей Морской доктрины (на период до 2020 года), так как в них учтены предложения Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ и рекомендации ряда всероссийских научно-практических конференций по проблемам спасания на море, проведенных при поддержке Морской коллегии.

В настоящее время ПСО МД Российской Федерации основано на принципе взаимодействия аварийно-спасательных формирований федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ). Анализ структуры федеральной системы поиска и спасания на море и состояния нормативной правовой базы, регламентирующей решение задачи по предоставлению государственных услуг в области ПСО морской деятельности, указывает на несовершенство предпринимаемых мероприятий. Это объясняется наличием в одних и тех же регионах (пунктах базирования) различных ведомственных аварийно-спасательных служб, занимающихся решением задач поиска и спасания на море, не объединенных единым управлением, четкой системой координации их усилий, что предопределено несовершенством действующей нормативно-правовой базы по вопросам поиска и спасания на море.

Главный недостаток существующей федеральной системы поиска и

спасания на море России заключается в недостаточном уровне комплексного подхода к развитию и функционированию системы по причине ведомственной разобщенности. И, как следствие этого, в недостаточной эффективности и низком уровне унификации и стандартизации разрабатываемой поисково-спасательной техники, распылении финансовых средств.

Такая система не может обеспечить должной эффективности и обеспечения безопасности людей на море в поисково-спасательных районах России.

Однако внутренние реорганизации аварийно-спасательных служб и формирований федеральных органов исполнительной власти, внесение изменений в отдельные нормативные правовые документы, разработка проектов отдельных целевых программ не могут в полной мере решить проблемы существующей системы поиска и спасания на море, основанной только на взаимодействии ведомственных аварийно-спасательных служб и формирований.

Острота и значимость рассматриваемой проблемы в значительной мере усугубляются значительным отставанием технико-технологического состояния федеральной системы поиска и спасания на море от требуемого уровня, высоким уровнем возможного ущерба, который может быть нанесен экономике и национальной безопасности России при возникновении аварий и чрезвычайных ситуаций при ведении морской деятельности.

Следует отметить, что в "Стратегии развития морской деятельности России до 2030 года" поставлена задача комплексной модернизации и технического перевооружения существующих сил и средств для поиска и спасания как в Арктической зоне Российской Федерации, так и в других регионах. Вместе с тем отдельные мероприятия по развитию системы поиска и спасания на море и водах, в том числе в Арктике, спланированы в рамках ряда федеральных целевых и государственных программ по планам, не объединенным единым управлением и нормативным правовым регулированием.

Очевидно, что в сложившихся условиях нужен принципиально новый подход, основанный на комплексном решении задач поисково-спасательного обеспечения морской деятельности в РФ, в том числе и в Арктической зоне, который позволил бы при минимизации затрат построить и оснастить систему поиска и спасания на море таким образом,

чтобы она смогла с достаточным уровнем оперативно-тактической и технико-экономической эффективности решать задачи поиска и спасания на море.

Опыт создания и функционирования систем поиска и спасания на море в основных морских державах свидетельствует о четкой государственной централизации подобных систем.

Решение современных проблем развития федеральной системы ПСО МД целесообразно осуществлять исходя из положений "Морской доктрины Российской Федерации до 2030 года", а также на основе актуализации подготовленного Постановления Правительства РФ от 01.03.1093 г. №174 "О совершенствовании деятельности ведомственных аварийно-спасательных служб по предотвращению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на море и водных бассейнах России". Основным содержанием нового постановления Правительства РФ должно быть возложение на одного из ФОИВ (Минтранс или МЧС России) функции координации вопросов развития, повседневной деятельности ведомственных морских аварийно-спасательных служб и операций по поиску и спасанию на море.

Также в документе необходимо, в частности, отразить проблематику корректировки и утверждения положения о взаимодействии аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций на море и других водных объектах России, "Плана взаимодействия федеральных органов исполнительной власти при проведении поисково-спасательных операций (работ) по поиску и спасанию на море и водных объектах", разработки концепции поисково-спасательного обеспечения морской деятельности, а также разработку проекта федерального закона "О поиске и спасании на море".

В случае если все эти предложения будут реализованы, можно ожидать существенного уменьшения экономических затрат на создание сил и средств федеральной системы поиска и спасания на море, значительного увеличения эффективности применения этой системы, в том числе функционирующей в условиях высоких широт, укрепления комплексной системы безопасности нефтегазовых комплексов на континентальном шельфе и существенного снижения рисков освоения минерально-сырьевых ресурсов континентального шельфа России.