

УКРЕПЛЕНИЕ ВЕРТИКАЛИ ВЛАСТИ

ПЕРЕМЕНЫ В СТРУКТУРЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ РФ ПОСЛЕ ВЫБОРОВ ПРЕЗИДЕНТА НЕ БЫЛИ КАРДИНАЛЬНЫМИ, ПРОИЗОШЛА ЛИШЬ НЕКОТОРАЯ ПЕРЕСТАНОВКА КАДРОВ И ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПОЛНОМОЧИЙ МЕЖДУ КЛЮЧЕВЫМИ МИНИСТЕРСТВАМИ. ПРИЧЕМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА ЭТО ПРАКТИЧЕСКИ НЕ КОСНУЛОСЬ.

ВМЕСТЕ С ТЕМ, УЧИТЫВАЯ НАДЕЛЕНИЕ МИНИСТРОВ БОЛЬШИМИ ПОЛНОМОЧИЯМИ В ОТНОШЕНИИ ПОДВЕДОМСТВЕННЫХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АГЕНТСТВ, А ТАКЖЕ ЗАВЕРШЕНИЕ В МОРСКОЙ СФЕРЕ АДМИНИСТРАТИВНОЙ РЕФОРМЫ ПОРТОВЫХ ВЛАСТЕЙ И ФОРМИРОВАНИЕ ИНСТИТУТА КАПИТАНА ПОРТА, МОЖНО ГОВОРИТЬ ОБ УКРЕПЛЕНИИ ВЛАСТНОЙ ВЕРТИКАЛИ КАК В СТРАНЕ, ТАК И В ОТРАСЛИ.

О НЕКОТОРЫХ ПОДРОБНОСТЯХ В ВЕДОМСТВЕННЫХ СТРУКТУРНЫХ ИЗМЕНЕНИЯХ И ПЕРСПЕКТИВАХ УПРАВЛЕНИЯ ОТРАСЛЮ ЖУРНАЛУ РАССКАЗАЛ ГЛАВА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА АЛЕКСАНДР ДАВЫДЕНКО.

«МП»: Александр Александрович, первыми шагами нового Президента России Дмитрия Медведева стали изменения в структуре правительства и соответственно перераспределение властных полномочий. Коснулись ли структурные изменения Вашего ведомства в связи с этим или может быть планируются?

— В соответствии с новым Указом Президента у министров появились большие полномочия в руководстве подведомственными агентствами. Если раньше у агентств была относительная самостоятельность, но с другой стороны, меньшая управляемость, то сейчас министрам даны дополнительные права именно в работе с агентствами в части распорядительных функций. Налицо усиление вертикали власти, и это хорошо.

Транспортный комплекс всегда сравнивают с сюжетом знаменитой басни Крылова, где лебедь, рак и щука тянут один воз в разные стороны, а он стоит на месте. Вот чтобы такого не было, все транспортники должны работать в одной упряжке и идти в направлении, которое определяют президент, правительство, министр и далее по вертикали. Что касается Росморречфлота, то его полномочия в целом остались прежними.

«МП»: Что Вы можете сказать о тех задачах и приоритетах, которые были выработаны ранее и которыми

руководствовался Росморречфлот в своей деятельности? Остались ли они неизменными или, возможно, какие-то новые инициативы уже прозвучали на эту тему?

— Если вести речь о приоритетах, то не могу сказать, что началось что-то новое. Да, у нас избран новый президент, было известно, кто возглавит правительство в случае победы Дмитрия Медведева. Сполитической точки зрения, с точки зрения стабильности и продолжения курса реформ — это факт положительный. Ведь задачи и приоритеты, которые обозначены в

этом документе, сейчас завершает формирование Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, в соответствии с которой должны быть определены приоритеты, цели и задачи, меры и методы создания в России транспортной системы, обеспечивающей качественно новый уровень транспортного обслуживания экономики и населения, эффективную интеграцию в мировой рынок транспортных услуг. В этом документе впервые найдет отражение важнейший принцип поступательного перехода от этапа модернизации к этапу разви-

**ОЧЕНЬ ВАЖНО, ЧТОБЫ ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА
БЫЛИ УВЯЗАНЫ МЕЖДУ СОБОЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ
ЛОГИСТИЧЕСКИ, ЧЕРЕЗ СЕТЬ ОПОРНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
УЗЛОВ: У АВИАТОРОВ — ЭТО ОПОРНЫЕ АЭРОДРОМЫ,
У МОРЯКОВ — МОРСКИЕ ПОРТЫ, У РЕЧНИКОВ — БУДЕМ
СОЗДАВАТЬ БАЗОВЫЕ ПОРТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ**

Транспортной стратегии Российской Федерации до 2020 г., в Стратегии развития транспорта до 2010 г., в новой ФЦП по развитию транспортной системы России на 2010-2015 гг. сформировались не за один день и рассчитаны на перспективу.

В настоящее время Минтранс Рос-

тия транспортной отрасли как единого комплекса.

Очень важно, чтобы все виды транспорта были увязаны между собой, в том числе логистически, через сеть опорных транспортных узлов: у авиаторов — это опорные аэродромы, у моряков — морские порты, у речни-



ков — будем создавать базовые порты международного значения.

Таким образом, управление транспортным комплексом будет происходить в рамках одного органа, а его развитие в увязке с территориальным планированием, с экономикой, с теми социально значимыми задачами, которые ставит перед нами президент и правительство.

«МП»: Естественно, что изменения в структуре правительства, перена-

не менее, какие документы по плану законодательной деятельности Минтранса в исполнение Закона о морских портах уже подготовлены и рассмотрены правительством? Есть ли в целом прогресс?

— Создание нормативно-правовой базы — это функция министерства. В Минтрансе есть план законодательской деятельности, где подготовка всех законодательных, нормативных актов и постановлений утверждена по срокам. Росморречфлот прини-

Агентстве образована рабочая группа, возглавляет ее один из заместителей руководителя, а координирует работу с Минтрансом и следит за продвижением нормативно-правовых документов один из советников руководителя.

На сегодня около десяти документов, необходимых для обеспечения Закона о морских портах, уже подготовлено, и еще примерно столько же — на выходе. Например, Положение о порядке заключения договоров аренды на государственное имущество — на причалы. Согласование с Минэкономразвития должно произойти в течение июня, а затем дней 10 уйдет на регистрацию в Минюсте. Вот в таком виде на сегодня находятся уже много нормативных документов, примерно 70% от того числа, что требуется принять.

«МП»: Как идет работа по регламентации деятельности капитанов портов в соответствии с принятым Законом о морских портах в РФ? Не появились ли новые полномочия в Положении о капитане порта и об Администрации морского порта? И завершился ли процесс объединения торговых и рыбных портов?

— Мы столкнулись с такой трудностью: Закон о портах вступил в силу, и некоторые контролирующие органы потребовали немедленного его выполнения. А что это значит?

Надо было изменить уставы всех Федеральных государственных учреждений (ФГУ) — администраций морских портов (АМП); мы должны были внести изменения в штатные



СЛОЖНОСТЬ ПРИВЕДЕНИЯ В СООТВЕТСТВИЕ

С НОРМАМИ ЗАКОНА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АМП И СТАТУСА КАПИТАНА ПОРТА ЗАКЛЮЧАЛАСЬ ЕЩЕ И В ТОМ, ЧТО ОНО НАЛОЖИЛОСЬ НА ОПРЕДЕЛЕННОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА ОБЪЕДИНЕНИЕ МОРСКИХ И РЫБНЫХ ПОРТОВ. В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ПО КАПИТАНИИ УЖЕ ПОЛНОСТЬЮ ВСЕ СФОРМИРОВАНО, ВВЕДЕНА ЗАМЫ ПО РЫБОЛОВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ОСТАЛСЯ ТОЛЬКО ОДИН ШАГ — ПОДПИСАТЬ СОВМЕСТНО С ФЕДЕРАЛЬНЫМ АГЕНТСТВОМ ПО РЫБОЛОВСТВУ ПРИКАЗ, КОТОРЫЙ УКАЖЕТ, КАКИМ ОБРАЗОМ И В КАКИЕ СРОКИ ОБЪЕДИНЯЮТСЯ ТОРГОВЫЕ И РЫБНЫЕ ПОРТЫ. В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ЭТОТ ПРИКАЗ ДОЛЖЕН БЫТЬ ПОДПИСАН, И МАКСИМУМ ЗА ТРИ МЕСЯЦА — ГДЕ-ТО В ТРЕТЬЕМ КВАРТАЛЕ — МЫ ЭТУ РАБОТУ ЗАВЕРШИМ

значения и назначения на новые должности притормозили работу над нормативно-правовой базой отрасли. Тем

мает активное участие в этой работе с привлечением отраслевых научно-исследовательских институтов. В

расписания всех ФГУ, провести аттестацию капитанов портов и т.д. Кстати, нужно отметить, что около 20% капитанов не прошли аттестационную проверку, то есть оказались не соответствующими новым квалификационным требованиям, которые записаны в Законе о портах. Мы пришли к выводу, что у нас недостаточно идет обучение капитанов портов.

В общем работа большая, за один день ее сделать было невозможно. Она идет и сейчас, а часть уже завершена.

Сложность приведения в соответствие с нормами закона деятельности АМП и статуса капитана порта заключалась еще и в том, что оно наложилось на определенное постановление правительства объединение морских и рыбных портов. В настоящее время по капитании уже полностью все сформировано, введены замы по рыболовной деятельности, остался только один шаг — подписать совместно с Федеральным агентством по рыболовству приказ, который укажет, каким образом и в какие сроки объединяются торговые и рыбные порты. В ближайшее время этот приказ должен быть подписан, и максимум за три месяца — где-то в третьем квартале — мы эту работу завершим.

Вопрос очень сложный, потому что происходит централизация властных полномочий по управлению разными видами деятельности, относящимися к тому же к разным отраслям. И мы должны серьезно подойти к предстоящему обслуживанию рыболовных судов, к их регистрации, оформлению, работе с капитанами и экипажами. Рыболовных судов много, все они разные, большой штат у рыболовного флота, а работа с людьми требует осторожности и не терпит спешки. Вот поэтому одним махом такие проблемы не решаются.

«МП»: Александр Александрович, Вы неоднократно высказывали предложение о создании в порту «одного окна» в лице АМП и капитана порта? Каковы законодательные перспективы этой идеи? Будет ли сконцентрирована власть в порту в одних руках?

— На сегодня можно твердо сказать, что капитан порта — это единоличный начальник в порту, морская власть, и никто не вправе ему что-либо приказывать, отдавать какие бы то ни было распоряжения. Это должность, которая установлена Законом.

Однако для реализации идеи «одного окна» в Администрации морского порта необходимо, чтобы капитан порта был наделен еще и полномо-

чиями начальника пункта пропуска через государственную границу. Но, к сожалению, были приняты другие решения.

Несмотря на то, что сегодня создано Федеральное агентство по обустройству государственной границы — Росграница, оно пока не заработало в полную силу, и вопрос содержания пунктов пропуска не решен окончательно. Работу по открытию, реконструкции и обустройству пунктов пропусков пока приходится вести Росморречфлоту. Но капитан порта не наделен правами начальника пункта пропуска. Во всех остальных вопросах исполнения властных функций в порту деятельность капитана порта соответствует принципу «одного окна», к этому мы и стремились.

То есть получается такая структура: Росморречфлот в лице капитана порта отвечает за безопасность мореплавания и порядок в порту, а Росграница — за деятельность контролирующих органов и будет заниматься организацией их работы в рамках пограничного пункта пропуска. Естественно, работа будет происходить во взаимодействии, но все-таки главным администратором остается капитан порта, полномочия которого закреплены законодательно.

«МП»: Как Росморречфлот и подчиненные ему Администрации морских портов учитывают уроки Керченских кораблекрушений?

к выходу в море судов «река — море», «озеро» и других типов. Все выходящие в море суда уже переведены только в морской регистр.

С другой стороны, мы усиливаем работу с капитанами судов и берем под контроль комплектование экипажей. Внимательное изучение ситуации показало, что за последние годы 80% аварийных случаев происходит по причине так называемого, «человеческого фактора», то есть, как правило, это ошибка судоводителей. Видимо, вопрос подготовки специалистов командного состава где-то нами был упущен.

Поэтому Совет Росморречфлота принял решение вернуться к старой схеме аттестации капитанов судов и назначению их Советом, как раньше происходило такое назначение Минморфлотом и Минречфлотом. Теперь при назначении на должность мы будем видеть этих людей, проводить с ними учебу в течение одной-двух недель и уже после этого аттестовывать.

Мы считаем, что усиление работы с капитанами судов и с формированием экипажей — очень важный момент, потому что и в Керченских событиях основная причина крушений судов заключалась именно в «человеческом факторе».

«МП»: Сегодня среди портового сообщества ходят разговоры о возможном создании на базе ФГУП «Росморпорт» Госкорпорации. С Вашей точки зрения,

СОВЕТ РОСМОРРЕЧФЛОТА

ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ ВЕРНУТЬСЯ К СТАРОЙ СХЕМЕ АТТЕСТАЦИИ КАПИТАНОВ СУДОВ И НАЗНАЧЕНИЮ ИХ СОВЕТОМ, КАК РАНЬШЕ ПРОИСХОДИЛО ТАКОЕ НАЗНАЧЕНИЕ МИНМОРФЛОТОМ И МИНРЕЧФЛОТОМ. ТЕПЕРЬ ПРИ НАЗНАЧЕНИИ НА ДОЛЖНОСТЬ МЫ БУДЕМ ВИДЕТЬ ЭТИХ ЛЮДЕЙ, ПРОВОДИТЬ С НИМИ УЧЕБУ В ТЕЧЕНИЕ ОДНОЙ-ДВУХ НЕДЕЛЬ И УЖЕ ПОСЛЕ ЭТОГО АТТЕСТОВЫВАТЬ.

МЫ СЧИТАЕМ, ЧТО УСИЛЕНИЕ РАБОТЫ С КАПИТАНАМИ СУДОВ И С ФОРМИРОВАНИЕМ ЭКИПАЖЕЙ — ОЧЕНЬ ВАЖНЫЙ МОМЕНТ, ПОТОМУ ЧТО И В КЕРЧЕНСКИХ СОБЫТИЯХ ОСНОВНАЯ ПРИЧИНА КРУШЕНИЙ СУДОВ ЗАКЛЮЧАЛАСЬ ИМЕННО В «ЧЕЛОВЕЧЕСКОМ ФАКТОРЕ»

— Этот печальный опыт, безусловно, нами проанализирован, оценен и учитывается в текущей деятельности. С одной стороны, ужесточаются требования к однокорпусным танкерам,

насколько реален такой вариант развития событий, и есть ли какие-либо официальные предложения на этот счет?

— Давно понятно, что Росморпорт >>

вырос из организационной формы Федерального государственного унитарного предприятия (ФГУП). Сегодня по нашему заданию научные организации прорабатывают вопрос его реформирования с целью повышения эффективности деятельности и увеличения степени свободы в привлечении дополнительных средств.

Предполагается сделать на его базе не Госкорпорацию, а акционерное общество с особым статусом и 100% государственным капиталом по примеру ОАО «РЖД». На первом этапе предприятие может быть акционировано и для него, также как и для РЖД в свое время, будет разработана программа развития на несколько лет вперед.

Как показывает практика, ФГУП — не всегда эффективная форма организации, более передовой считается форма открытого акционерного общества. Сегодня мы видим, что в форме ФГУП «Росморпорт» существенно ограничен в работе с имуществом, с заемными средствами, с инвесторами и т.д. В форме открытого акционерного общества он должен получить большую степень свободы в этих вопросах.

Нужно отметить, что когда Росморпорт еще создавался, уже тогда подразумевалось его последующее акционирование. И вот время пришло.

юшим органам государственной исполнительной власти — рассмотреть этот вопрос.

Имущество, находящееся на балансе Росморпорта, очень капиталоемкое. Например, одни только береговые сооружения паромной переправы Усть-Луга — Балтийск стоят около 9 млрд рублей. А если посмотреть по всей стране на портовые комплексы, то станет ясно, что никакая организация не потянет налог с этого имущества.

Одной из целей реорганизации Росморпорта является приведение в соответствие доходов и расходов предприятия.

Если обратиться к опыту реформирования РЖД, то ведь когда образовывалось ОАО «РЖД», оно так же было освобождено от налога на имущество и землю.

«МП»: Расширится ли сфера возможностей Росморпорта в коммерческой деятельности, и в какой степени? И сможет ли он вести стивидорную деятельность?

— В коммерческой деятельности у Росморпорта возможности будут значительно расширены в тех пределах, которые позволит такая форма организации, как ОАО со 100% государственным капиталом.

Что касается стивидорной деятель-

опережающего развития. В связи с этим, хотелось бы уточнить: какие изменения ожидаются на флоте? Каковы долгосрочные задачи развития морского флота и какие задачи Вы ставите перед флотом речным?

— Весь флот мы условно разделяем на две части — транспортный и обеспечивающий. Первая важная задача государства — помочь морскому и речному сообществу построить новые транспортные суда. С этой целью в мае было подписано новое постановление Правительства РФ о субсидировании процентной ставки по кредитам для тех компаний, которые при строительстве судов пользуются услугами отечественных верфей и кредитуются в отечественных банках.

Несмотря на то, что наши крупнейшие судоходные компании Совкомфлот, Новшип, Дальневосточное, Мурманское, Приморское морские парохозяйства успешно развиваются и обновляют флот, в интересах государства, чтобы этот процесс шел интенсивнее и созвучно Закону о российском международном реестре судов.

Несколько хуже, чем в морской сфере, положение на внутреннем водном транспорте. Хотя надо сказать, что в строительстве судов типа «река-море» наблюдается достаточно серьезная динамика — таких судов в год строится 15-16 единиц. Особенно сложная ситуация с речным пассажирским флотом. Суда этого типа практически не строятся.

Прямая же задача государства — поддержание на должном уровне спасательного, ледокольного и обеспечивающего флота. При подготовке ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 гг.», подпрограмм «Морской транспорт» и «Внутренний водный транспорт» мы заложили высокие конкретные параметры — когда, сколько и какого типа суда будут вводиться в эксплуатацию.

В связи с этим в период 2008-2009 гг. необходимо подготовить проекты и уже с 2010 года приступить к строительству такого флота. Его обновление — это требование времени, потому что средний возраст обстановочного флота на реке (и спасательного, и специализированного) на море перевалил за 20 лет. До 2015 года надо обновить практически весь технологический флот. Задача сложная, но она утверждена новой ФЦП и не выполнить ее нельзя, так как речь идет об обеспечении потребностей экономики во внешнеторговых перевозках, а по большому счету — и о национальной безопасности. ■



В ПЕРИОД 2008-2009 ГОДОВ НЕОБХОДИМО ПОДГОТОВИТЬ ПРОЕКТЫ И УЖЕ С 2010 ГОДА ПРИСТУПИТЬ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ТАКОГО ФЛОТА. ЕГО ОБНОВЛЕНИЕ — ЭТО ТРЕБОВАНИЕ ВРЕМЕНИ, ПОТОМУ ЧТО СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ ОБСТАНОВОЧНОГО ФЛОТА НА РЕКЕ И СПАСАТЕЛЬНОГО И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО ФЛОТА НА МОРЕ ПЕРЕВАЛИЛ ЗА 20 ЛЕТ

«МП»: Росморпорт ведет хозяйственную деятельность, имея на балансе огромное государственное имущество, прежде всего в виде гидротехнических сооружений и причалов, с доходов от этой деятельности он платит налог на имущество в госказну, который поглощает большую часть прибыли предприятия. Это так и останется?

— Вот мы и хотим уже сейчас сделать так, чтобы освободить ФГУП «Росморпорт» от налога на имущество, и такие предложения в правительство уже даны. На данный момент уже есть поручение Председателя Правительства Минтрансу и соответству-

ности, то пока об этом говорить рано. Но нельзя исключать того, что если Росморпорт станет акционерным обществом, то он может заняться стивидорной деятельностью. Дело в том, что решение — какую деятельность вести, а какую нет — будет принимать уже Совет директоров ОАО. Весь вопрос в том, что решать будут не чиновники, а члены Совета директоров.

Еще раз хочу подчеркнуть, что акционерное общество — это как раз и есть та степень свободы, которой не хватает ФГУП.

«МП»: В транспортной отрасли, можно сказать, начался новый этап —