

ЗА ЕДИНСТВО ЦЕЛЕЙ И ЗАДАЧ

В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ, В ЧАСТНОСТИ В МОРСКОЙ СФЕРЕ, ПРОИСХОДЯТ БОЛЬШИЕ ПЕРЕМЕНЫ, СВЯЗАННЫЕ НЕ ТОЛЬКО С РАЗВИТИЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВВЕДЕНИЕМ В СТРОЙ НОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ И ПЕРЕГРУЗОЧНЫХ КОМПЛЕКСОВ, НО И С АКТИВНОЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНОЙ ПРАВОВОЙ БАЗЫ ОТРАСЛИ.

КРОМЕ ТОГО, В ПОСТУПАТЕЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ ИДЕТ АДМИНИСТРАТИВНАЯ РЕФОРМА НА МОРСКОМ И РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ, НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ – ПРИНЯТИЕ ДОЛГОСРОЧНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ДО 2030 ГОДА.

О НЕКОТОРЫХ ПОДРОБНОСТЯХ ПРОИСХОДЯЩЕГО РАЗВИТИЯ И СОСТОЯНИИ ДЕЛ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ – В БЕСЕДЕ С РУКОВОДИТЕЛЕМ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА АЛЕКСАНДРОМ ДАВЫДЕНКО.

«МП»: Александр Александрович, для начала хотелось бы узнать, какова на текущий момент динамика грузооборота морских портов, как Вы оцениваете итоги работы портового комплекса за 9 месяцев этого года? Не повлиял ли мировой экономический кризис на работу российских портов?

– На сегодняшний день идет прирост грузооборота морских портов примерно на 4%. Хороший рост наблюдается по сухим грузам – порядка 8%, по наливным грузам он значительно меньше – на 0,5%, здесь наблюдается отставание, но мы предполагаем, что к концу года прирост увеличится до 4%.

Естественно, экономический кризис, который затронул многие страны, оказал влияние на мировые рынки, и прежде всего на рынок нефти – цена на нефть заметно снизилась. Вероятно, и сокращение наших экспортных объемов нефтяных грузов можно с этим связать. Но мы надеемся, что этот кризис не окажет существенного влияния на объемы перевалки нефти и нефтепродуктов по итогам года.

Если рассматривать состояние грузопереработки портов по направлениям, то в лучшем положении находится Северо-Запад, где наблюдается высокий прирост контейнерных грузоперевозок – на 30% по сравнению с прошлым годом, по сухогрузам там все нормально, в том числе по перевалке угля...

Дальний Восток идет с некоторым снижением по всем грузам. Юг снизил в основном перевалку наливных. Но к

концу года, думаю, отрасль наверстает упущенное – для этого есть все предпосылки.

«МП»: В последнее время рост грузооборота некоторых прибалтийских и украинских портов заметно превосходит рост отечественных портов. Между тем, правительством перед отраслью поставлена задача – часть грузов развернуть на наши порты. Как это постановление выполняется? Высокий рост в сопредельных государствах происходит за счет наших грузов? или он вызван чем-то другим?

– Действительно, рост грузооборота морских портов наших ближайших

К 2015 году мы планируем создать такой задел перегрузочных мощностей в российских портах, чтобы перегружать 700 млн тонн в год и при этом иметь еще резерв мощностей в 15-20% с тем, чтобы перекрывать пиковые нагрузки. К тому времени зарубежным портам планируется отдавать не больше 10% российских грузов, а все остальное перерабатывать в России, используя новые портовые мощности.

Во-вторых, динамика грузопереработки портов сопредельных стран выше еще и потому, что последние пять лет у них был большой спад. Тем не менее, мы стремимся сохранить установленное Правительством РФ

НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ

ПЕРЕД ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛЮ СТОИТ ЗАДАЧА ОТДАВАТЬ ЗАРУБЕЖНЫМ ПОРТАМ ТОЛЬКО 20% ГРУЗОВ, А 80% ПЕРЕВОЗИТЬ ЧЕРЕЗ СВОИ ПОРТЫ. НО НАШИ ПОРТЫ ПОКА К ЭТОМУ НЕ ГОТОВЫ

соседей связан прежде всего с объемами российских грузов. Вызвано это ростом экономики в Российской Федерации.

На сегодняшний день перед транспортной отраслью стоит задача отдавать зарубежным портам только 20% грузов, а 80% перевозить через свои порты. Но наши порты пока к этому не готовы.

и Минтрансом соотношение между зарубежными и отечественными портами 20/80 в перевозках российских грузов.

«МП»: Планы по развитию портовых мощностей, о которых Вы упомянули, как известны, определены Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России на 2010-2015» >>

гг.» подпрограммой «Морской транспорт», и объекты, которые планируется создать, в целом известны профессионалам. Но до того как эта программа начнет реализовываться, нужно до 2010 года завершить Программу модернизации, освоить выделенные на нее средства. Как идут эти процессы? Словом, что нужно построить, завершить, срочно приступить к строительству в ближайшей перспективе?

— Программа модернизации транспортной системы имеет свои параметры и запланированные объекты, которые остаются в силе, но она действует до 2010 года и является переходящей в Программу развития. При этом финансовые средства 2010 года в рамках этой программы были сдвинуты на 2009 год, чтобы с 2010 года уже начать действовать в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010 — 2015 гг.» подпрограммы «Морской транспорт».

Вот наиболее крупные проекты, которые мы завершаем или в этом году начинаем.

Начинаем строить под БТС-2 специализированный терминал в Усть-Луге (первая очередь — Приморск). До конца 2009 года мы должны этот проект запустить. Сейчас идет работа над тем, чтобы обеспечить в районе терминала необходимые глубины, акваторию, подходящие каналы.

Также мы вводим знаковый для нас проект «Морской фасад» в Санкт-Петербурге, связанный с международными пассажирскими перевозками на европейском уровне. В этом году сдана в эксплуатацию и уже вступила в действие первая очередь — морской пассажирский терминал, в следующем году будет сдана вторая очередь, в 2010-м — третья. Кроме того, в рамках этого проекта предусмотрено строительство комплекса причалов для речных судов, чтобы пассажиры с круизных лайнеров, иностранные туристы имели возможность пересаживаться на речные суда и продолжать путешествие по нашим рекам.

На Юге в этом году достраивается и запускается порт Тамань, который до сих пор не работал, — не были решены вопросы пункта пропуска. Он должен быть запущен в первом квартале следующего года.

В Новороссийске вступил в действие крупнейший зерновой комплекс, и завершена реконструкция контейнерного причала, способного принимать суда-контейнеровозы вместимостью до 3,5 тыс. ТЕУ. В этом году постараемся в полном объеме обеспечить соответствующие глубины на

фарватере.

В Туапсе в этом году приступают к работам по проекту строительства первого нефтяного причала «Роснефти».

Также мы начинаем строить грузовой район №1 под Сочи в рамках подготовки к олимпийскому строительству, грузовой район №2 начнем со следующего года. Через эти районы будут осуществляться перевозки строительных грузов и оборудования для возведения олимпийских объектов.

На Дальнем Востоке запланировано проектирование и реконструкция причалов, в четвертом квартале текущего года мы приступим к работам на Сахалине в порту Пригородном, связанном с крупнейшим энергетическим проектом по перевалке сжиженного газа.

«МП»: Недавно прошел первый конкурс на создание портовых особых экономических зон, и выиграл его пока один морской порт — Советская Гавань. Как будут дальше развиваться события? Будут ли меняться условия конкурсов и условия функционирования портовых зон? Каковы перспективы российских портов получить особые условия для экономической деятельности и когда можно ожидать очередного конкурса?

— Как оказалось, российское законодательство в отношении портовых особых экономических зон (ПОЭЗ) менее всего подходит для стимулирования развития и повышения эффективности деятельности морских портов, поэтому условия создания ПОЭЗ оказались непривлекательными для инвесторов, можно сказать, инвестор не пошел на конкурс.

Для портов законодательство не подходит хотя бы потому, что при установлении ПОЭЗ создается и ее администрация, которая осуществляет функции администрирования и владеет имуществом. Получается, что действующие в настоящее время портовые власти в лице Администраций морских портов и ФГУП «Росморпорт», как хозяйствующий субъект, должны из портовой зоны уйти. Но тогда это нарушает всю выстроенную систему работы морского порта.

Инвесторы, понимая, что это не совсем правильно, а также несогласные с условиями инвестирования, вышли с предложениями к субъектам законодательной инициативы, и в Государственной Думе уже рассматривается новый законопроект.

Вместе с тем, на первом заседании правительственной Комиссии по транспорту и связи под председательством вице-преьера С.Б. Иванова было принято решение — конкурсов пока не проводить, дабы не дискредитировать

саму идею создания Особых экономических зон. Тем более, как выяснилось, что есть определенные трудности с финансированием строительства ПОЭЗ.

Поэтому было решено для начала посмотреть, как будут строиться и развиваться те зоны, которые появились в результате первого конкурса, доработать законодательство, а потом уже проводить второй конкурс.

«МП»: Поскольку Вы коснулись законодательства, не могли бы рассказать, как продвигаются дела в подготовке правовых нормативных актов, призванных обеспечить деятельность Закона о морских портах, в частности, что происходит с Порядком сдачи в аренду федерального недвижимого имущества в морских портах?

— Что касается проекта Порядка аренды причалов, то работа над этим вопросом идет уже давно, все замечания «Росморпорта», на баланс которого передано федеральное недвижимое имущество в морских портах, там учтены.

Однако много замечаний по проекту имеется со стороны Ассоциации морских торговых портов (АСОП), которые были высказаны представителями стивидорных компаний на последнем заседании Совета директоров АСОП в сентябре, хотя они и были порой противоречивы.

Но хочу сказать, что бесконечно обсуждать положения этого документа мы не можем, процесс когда-то должен прийти к своему логическому завершению. Многие генеральные директора возмущаются позицией «Росморпорта», но ведь у него тоже есть свои задачи и требования, которые он обязан выполнять и отвечать за это, в том числе перед контролирующими органами.

«МП»: К вопросу взаимопонимания и взаимодействия — много ли еще спорных вопросов сегодня остается у портовиков с их главным партнером РЖД? Заметны ли Вам изменения во взаимоотношениях портов и железных дорог и как Вы оцениваете сегодняшний уровень этого взаимодействия?

— Что касается взаимодействия Агентства с железнодорожниками, то могу сказать, что сейчас они находятся на подъеме. У нас нормальные, деловые взаимоотношения с ОАО «РЖД», с Федеральным агентством железнодорожного транспорта, а также с соответствующими департаментами Минтранса. Слаженная работа портовиков и железнодорожников наблюдается и в рамках АСОП.

В целом все замечательно. Только вот РЖД хотят просто так получить

государственные пакеты акций части портов в собственность, а мы считаем, что это несправедливо — их надо выкупать, потому что РЖД, получив эти акции, все равно их продадут... Пусть лучше государство их продаст, и придет настоящий инвестор.

В настоящее время ОАО «РЖД» делает все, чтобы получить государственный пакет Ванинского порта, но Минтранс, Росморречфлот — против, мы хотим, чтобы государство провело его открытые торги.

В таком случае, мне кажется, что портовикам нужно дать возможность выкупать у ОАО «РЖД» припортовые станции или, например, передать их в доверительное управление ФГУП «Росморпорт».

Тем не менее, у нас идет достаточно нормальный диалог в русле взаимоотношений, которые свойственны хозяйствующим субъектам, потому что все понимают, что система у нас едина. На самом деле, для отрасли не столь важно — порты ли войдут в состав РЖД или наоборот.

«МП»: *Александр Александрович, давайте поговорим об административной реформе в морских портах. Как идет объединение администраций торговых и рыбных портов? И насколько сложен вопрос установления границ морских портов? Когда можно ожидать окончательного решения этих задач?*

— Объединение администраций находится на завершающей стадии. Эту задачу мы планировали выполнить к 1 октября, и практически ее выполнили. Администрации в самых крупных портах уже объединились: объединено иму-

щество, составлены акты и протоколы «Росимущества», изменены все штатные расписания, введены новые должности, то есть 90% работы уже сделано.

И это несмотря на то, что некоторые капитаны портов препятствовали процессу. Кроме того, мы встретили противодействие со стороны администраций рыбных портов, потому что у них тоже было много отраслевых изменений.

Но главное, ради чего проводилась эта реформа, — достижение единства власти, в морском порту и исключение всякого многообразия в виде власти «речной», «рыбной» или какой-нибудь другой. Теперь, можно сказать, власть едина в лице Администрации морского порта (АМП), которую возглавляет капитан порта.

В отношении установления границ морских портов скажу, что этот вопрос осложнился в техническом плане в связи с введением в Закон о морских портах нормы об оформлении участков земли.

Раньше границы определялись только географическими координатами. Теперь постановлением Правитель-

ства утверждаются только те границы морского порта, в пределах которого есть оформленные участки земли. На данный момент у нас в 6 портах границы уже утверждены Правительством, в 6 — имеют высокую степень готовности и вносятся в Правительство и около 45 — на стадии готовых материалов.

Большое внимание вопросу установления границ в морских портах уделяется Минтрансом, который держит на постоянном контроле исполнение этой задачи. Думаю, что к концу года эта работа будет в основном завершена. ■

ВМЕСТЕ С ТЕМ, НА ПЕРВОМ ЗАСЕДАНИИ

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ТРАНСПОРТУ И СВЯЗИ ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА С.Б. ИВАНОВА БЫЛО ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ — КОНКУРСОВ ПОКА НЕ ПРОВОДИТЬ, ДАБЫ НЕ ДИСКРЕДИТИРОВАТЬ САМУ ИДЕЮ СОЗДАНИЯ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН. ТЕМ БОЛЕЕ, КАК ВЫЯСНИЛОСЬ, ЧТО ЕСТЬ ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ТРУДНОСТИ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОЭЗ

