

«НА КАЖДЫЙ РУБЛЬ, ЗАТРАЧЕННЫЙ ГОСУДАРСТВОМ, БЫЛО ПРИВЛЕЧЕНО БОЛЕЕ СЕМИ РУБЛЕЙ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ»

В РОССИИ РЕАЛИЗУЕТСЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ НА 2010–2015 ГОДЫ». ОНА ПРЕДПОЛАГАЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ И РАЗВИТИЕ, А ИНОГДА И ВЫВОД ЗА НЫНЕШНИЕ ГРАНИЦЫ ДЕСЯТКОВ СУЩЕСТВУЮЩИХ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ ПОРТОВ, А ТАКЖЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ. О РАЗВИТИИ ПОРТОВ В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ АННЕ ГЕРОЕВОЙ РАССКАЗАЛ РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА АЛЕКСАНДР ДАВЫДЕНКО.



АЛЕКСАНДР ДАВЫДЕНКО.
РУКОВОДИТЕЛЬ
ФЕДЕРАЛЬНОГО
АГЕНТСТВА МОРСКОГО
И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

BUSINESS GUIDE: В России насчитывается 62 торговых и специализированных морских и около 150 речных портов. Какие из них являются стратегически важными для государства?

АЛЕКСАНДР ДАВЫДЕНКО: Что касается морской деятельности, к стратегически важным относятся порты, обеспечивающие потребности российской экономики и внешней торговли в перевалке экспортно-импортных грузов. Среди них — Архангельск, Мурманск, Санкт-Петербург, Приморск, Высоцк, Выборг, Усть-Луга, Калининград, Балтийск, Кав-

каз, Тамань, Новороссийск, Туапсе, Астрахань, Оля, Махачкала, Владивосток, Находка, Восточный, Ванино. Кроме того, ведется строительство новых портов. Остальные — в основном регионального и местного значения и предназначены для обработки каботажных грузов.

BG: Что сейчас происходит с портами?

А. Д.: По поручению президента РФ правительством подготовлен комплекс мер по развитию портов и портовых особых экономических зон, включающий и необходимость совершенствования нормативно-правовой базы. В этом направлении уже сделаны эффективные шаги. В ноябре прошлого года принят федеральный закон «О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», а также поправки в закон «Об особых экономических зонах в РФ» и отдельные законодательные акты РФ, касающиеся создания портовых особых экономических зон.

К недостаткам в развитии российских портов можно отнести особенности их климатического и географического положения. Первая проблема — это глубины. Российские порты были построены в 60–70-х годах прошлого века и не удовлетворяют современным требованиям в части глубин у причалов и на портовых акваториях. Вторая — устаревшая инфраструктура. Причалы, пирсы — все, что подвергается временному воздействию, рано

или поздно выходит из строя. Все это ведет к тому, что в порты не могут заходить суда большой вместимости.

BG: Все порты устарели?

А. Д.: Сказать, что все порты у нас устаревшие, нельзя. Реконструкция и строительство новых причалов ведется постоянно. И в этой связи почти по каждому порту можно привести примеры. Взять хотя бы Новороссийский порт. Управляющая компания, объединившая все стивидорные компании, работающие в порту, разработала и согласовала с нашим агентством план реконструкции порта и работает в этом направлении. В порту Махачкала когда-то были полностью разрушены молы (оградительные сооружения, защищающие портовую акваторию от волнения. — **BG**). А бухта этого порта открытая и небольшая, и, естественно, она не защищена. В отличие от стамбульской бухты Золотой Рог или Голден Бэй: они находятся внутри суши, и им не нужны волнозащитные сооружения. А в Махачкале такого нет. Поэтому и причалы были полностью разрушены. Руководство порта сумело реконструировать и восстановить все причальные и гидротехнические сооружения и построить новые сухогрузный и паромный комплексы. Как пример можно привести новый порт Усть-Луга. Там построены причалы. Но должны еще быть и подходные каналы, разворотные круги и т. д. Над этим сейчас работают.

BG: Расскажите, в чем заключается новая программа «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы» в части развития российских портов?

А. Д.: В последние годы основным инструментом реализации государственной политики в сфере транспорта была федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», которая в целом выполнила свою функцию и будет завершена в 2009 году. Выполнение ФЦП обеспечит согласованное развитие объектов транспортной инфраструктуры, улучшение технических и экономических параметров транспортной системы страны. В целом по подпрограмме «Морской транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной системы России на период 2002–2010 годов» объем финансирования в 2007 году составил более 51,5 млрд рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета — 6,3 млрд рублей, за счет внебюджетных источников — более 45 млрд рублей. Таким образом, на каждый рубль, затраченный государством, в отрасль было привлечено более семи рублей частных инвестиций.

СОВГАВАНСКИЙ ПОРТ

Ученые Дальневосточного НИИ рынка разработали концепцию международного автотранспортного коридора Харбин—Большой Уссурийский остров—Ванино. По словам директора Дальневосточного НИИ рынка доктора экономических наук Вадима Заусаева, реализация проекта предполагает создание мощных терминалов общей площадью не менее 200 га на российской и китайской территориях пограничного Большого Уссурийского острова, специализированных таможенных пунктов пропуска, строительство высокоскорост-

ных дорог с Большого Уссурийского острова до Чернореченского шоссе, увеличение пропускной способности автотрассы Хабаровск—Лидога—Ванино. Стоимость проекта, по предварительной оценке ученых, составляет 7 млрд руб. В проектируемом транспортном коридоре ключевое значение имеет Ванинский порт и расположенный рядом Совгаванский порт. Господин Заусаев считает, что Ванинско-Совгаванский транспортный узел может стать мощной точкой роста при условии его специализации на контейнерных перевозках. По подсчетам ученых,

Изменившиеся социально-экономические условия развития Российской Федерации предопределили необходимость разработки новой редакции федеральной целевой программы с изменением сроков ее действия и наименования — «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». В нее также включены подпрограммы «Морской транспорт» и «Внутренний водный транспорт». При этом за государством закреплено формирование базовой инфраструктуры, а развитие рынка услуг, его диверсификация остается за бизнес-сообществом. На 2010–2015 годы нам заложили показатель 1:5. И мы посчитали, исходя из этого, потребности в финансировании из федерального бюджета. А инвесторы рассчитали, какие финансы они внесут, и уже это подтвердили. В новой программе развитие портов тесно увязано с другими видами транспорта, в частности со строительством федеральных автомобильных и железнодорожных подходов к портам.

BG: Каковы планы увеличения грузопотоков через российские порты?

А. Д.: В 1992 году 50,7% грузов Российской Федерации шло через порты сопредельных государств. С тех пор нам уже удалось увеличить грузопоток через российские порты больше чем вдвое. Сегодня портам сопредельных стран мы отдаем только 21% грузовой базы России. Это хорошие показатели. Но мы стремимся к тому, чтобы 90% грузовой базы РФ шло через наши порты. Плюс 15% резервных мощностей на случай пиковой нагрузки или форс-мажорных обстоятельств у нас должно быть.

BG: Чаще всего порты расположены в черте города. Как решается проблема вывода их с городских территорий?

А. Д.: Исторически складывалось так, что вначале строился порт, а в районе него — город. Как пример можно привести Мурманск, Владивосток, Находку, Новороссийск, Санкт-Петербург... Порт замедляет развитие городской инфраструктуры, являясь при этом достаточно опасным производством. Но и город выступает ограничителем развития портовой инфраструктуры. Порты надо выносить за черту города. Но это невозможно решить одним махом. Прежде чем вывести какой-то порт с его старого места, надо предложить альтернативный вариант. На северо-западе страны эту проблему решили путем строительства новых портов (Приморск и Усть-Луга), расположенных не в черте города. В эти порты уже переведена из Санкт-Петербурга обработка угольных грузов, и мы надеемся, что уйдет хотя бы часть нефтяных,

металлургических. Освободившиеся мощности будут перепрофилированы для круизного судоходства: там будут красивые набережные, где будут отдыхать люди.

BG: В преддверии Олимпиады в Сочи надо, наверное, убрать порт из расположенного в 100 км Туапсе...

А. Д.: Я думаю, что когда-то его все равно надо будет убрать. Но для этого сначала нужно предложить альтернативу. Пока мы предлагаем построить новый порт на Черном море. Уже проведен конкурс и идет выбор места в районе мыса Железный Рог под этот порт. На Черном море Россия испытывает огромные потребности в перевалочных мощностях по углю, железорудным концентратам, сере, химическим удобрениям, грузов Ро-Ро (паромные накатные перевозки. — **BG**).

BG: Будут ли перепрофилировать речные порты, которые утратили свое первоначальное назначение?

А. Д.: Программа развития речных портов заложена в ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Необходимо решить, оставлять государственную собственность в речных портах или передать эту собственность местным органам власти для того, чтобы они ею занимались. Росморечфлот внес в Минтранс проект концепции реформирования управления внутренними водными путями (ВВП). Он прошел первый круг согласований со всеми причастными ведомствами, получены замечания. Думаю, что за месяц сумеем ее доработать. Планируется в системе управления ВВП разделить административные и хозяйственные функции. Провести инвентаризацию всего имущества речных портов. А если кто-то захочет что-то на территории порта построить, мы это только поддержим.

BG: Могли бы вы рассказать, как изменилась ситуация с паромным сообщением в РФ за последние годы?

А. Д.: В настоящее время действуют прямые международные железнодорожно-паромные сообщения из порта Кавказ в порты Крым (Украина) и Поти (Грузия), из порта Махачкала в порт Туркменбаши (Туркмения) и Актау (Казахстан). Автомобильное паромное сообщение из порта Новороссийск в порт Самсун (Турция). Действует железнодорожно-паромное сообщение Усть-Луга—Балтийск, предназначенное прежде всего для обеспечения надежной транспортной связи России с Калининградской областью, а также паромное сообщение Балтийск—Мукран (Германия). На Дальнем Востоке — паромное сообщение Ванино—Холмск. ■

В 1992 ГОДУ 50,7% ГРУЗОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ШЛО ЧЕРЕЗ ПОРТЫ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ. С ТЕХ ПОР НАМ УЖЕ УДАЛОСЬ УВЕЛИЧИТЬ ГРУЗОПОТОК ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ БОЛЬШЕ ЧЕМ ВДВОЕ. СЕГОДНЯ ПОРТАМ СОПРЕДЕЛЬНЫХ СТРАН МЫ ОТДАЕМ ТОЛЬКО 21% ГРУЗОВОЙ БАЗЫ РОССИИ

