

Перспективы развития российских морских портов



Фото: из архива «Росморпорта»

К зимней Олимпиаде 2014 года необходимо подготовить не только спортивные объекты, дороги, всю инфраструктуру, но и акваторию. Море – вот визитная карточка этого города. И от того, как гостей и участников Белой олимпиады встретят морские ворота Сочи, в немалой степени будет зависеть общее впечатление о городе, да и о России в целом... Все работы по приведению в порядок сочинской акватории взяло на себя федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт».

В частности, предприятие ведет строительство морских терминалов порта Сочи, грузового района и береговой инфраструктуры в устье реки Мзымта, международного центра морских пассажирских и круизных перевозок. Уже введен в эксплуатацию пассажирский терминал Адлер с пунктом пропуска для международных пассажирских перевозок.

Наряду с работами в Сочи, которые вскоре должны завершиться, «Росморпорт» занимается реконструкцией и ремонтом объектов капитального строительства в 16 регионах России. Предприятие строит и реконструирует портовые гидротехнические сооружения (ГТС), включая акватории и каналы, реализует проекты капитального строительства, направленные на развитие портовой инфраструктуры и улучшение качества услуг, предоставляемых судовладельцам, грузоотправителям и другим пользователям.

ФГУП «Росморпорт» было создано в 2003 году и на протяжении 10 лет работы успешно выполняет свои главные задачи – обеспечение безопасности мореплавания и эффективное использование федерального имущества в морских портах страны.

Стратегия роста

Сегодня с уверенностью можно сказать, что «Росморпорт» как управляющая структура доказал свою эффективность. «Находясь под неусыпным надзором морского бизнеса и государства, предприятие смогло добиться серьезных результатов», – заявила Надежда Малышева, директор по развитию компании «ПортНьюс». В морских портах растет грузооборот, снижается количество аварийных случаев,

существенно повышается качество оказываемых услуг и реализуется значительное количество крупных инфраструктурных проектов, в которых предприятие играет ключевую роль.



Фото: из архива «Росморпорта»

За время существования ФГУПа грузооборот морских портов России превзошел показатель грузооборота всех портов бывшего СССР. Темпы роста планируется увеличивать и далее, что подтверждается положениями разработанной Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. В сентябре 2012 года стратегия была одобрена Морской коллегией при правительстве Российской Федерации.

Десять лет назад, когда «Росморпорт» только начинал свою работу, услуги систем управления движением судов (СУДС) по обеспечению безопасности мореплавания оказывались лишь в 10 морских портах России, а сегодня количество таких портов выросло до 27. При этом, увеличив количество обслуживаемых судов в 2 раза (до 500 тыс.), предприятию удалось в 3 раза снизить аварийность, а количество нарушений судами правил судоходства снижено в 5 раз (с 39 до 8 нарушений на 100 тыс. судов).

В период зимней навигации все заинтересованные судовладельцы и морские агенты теперь могут заказать у ФГУПа услуги ледовых советников по консультированию капитанов судов. Кроме того, в интересах обеспечения безопасности мореплавания «Росморпорт» начал предоставлять услуги по обязательной лоцманской проводке судов в морских портах Нарьян-Мар, Охотск, Холмск, Кандалакша, Азов, Ростов, Туапсе.

В планах предприятия на этот год – завершение дноуглубительных работ и строительства нового глубоководного причала в порту Туапсе, окончание строительства причала «Витязево» в Анапе, предназначенного для обеспечения пассажирских перевозок вдоль Черноморского побережья. Также планируется строительство и реконструкция гидротехнических сооружений в портах Калининград, Владивосток, Посыет, Туапсе, Ростов, Астрахань, Восточный и завершение работ по формированию акватории 2-й очереди терминала «Содружество-СОЯ» в порту Калининград.

Повод для гордости

Среди наиболее крупных портовых проектов, которыми гордится «Росморпорт», — создание морского порта в Заполярье, в районе поселка Сабетта на полуострове Ямал, строительство подходного канала и акватории многофункционального морского перегрузочного комплекса (ММПК) «Бронка» под Санкт-Петербургом, реконструкция причала отстоя судов базы экологического флота в порту Восточный в Приморье. И, конечно, строительство нескольких новых причалов для крупных сухогрузов и пассажирских лайнеров в порту Оля Астраханской области. Благодаря этому проекту небольшой порт в устье Волги теперь стал настоящим международным морским портом.

Когда 10 лет назад ФГУП принимало на баланс вверенное хозяйство, выяснилось, что около половины судов были построены более 25 лет назад. С тех пор исключительно важной остается работа по обновлению и развитию вспомогательного флота, в особенности дизельных ледоколов. Для развития портовой отрасли и повышения ее конкурентоспособности «Росморпорт» приступил к строительству новых ледоколов.

В 2004 году руководством «Росморпорта» было принято решение о проектировании и строительстве новых линейных дизельных ледоколов для Балтики мощностью 16 МВт. На этапе проектирования предприятие выделило из собственных средств 1,4 млрд рублей, в дальнейшем финансирование возведения судов осуществлялось за счет федерального бюджета. Строительство линейных дизельных ледоколов проекта 21900 «Москва» и «Санкт-Петербург» было успешно завершено в 2008 и 2009 годах соответственно. В 2011 году за счет средств ФГУПа введено в эксплуатацию лоцмейстерское судно «Дмитрий Сироткин», были заключены 7 контрактов на строительство и поставку еще 16 судов, а также на переработку технического проекта линейного ледокола 21900.

В результате в 2012 году филиалы предприятия получили 13 новых судов, а на основе усовершенствованного проекта 21900М за счет средств федерального бюджета начато строительство трех линейных ледоколов мощностью около 16 МВт. Кроме того, благодаря поддержке министерства транспорта РФ и Росморречфлота в конце 2011 года был подписан государственный контракт на строительство многофункционального ледокола мощностью 25 МВт, который планируется использовать в том числе для ледокольных проводок судов по Северному морскому пути. Ожидаемое пополнение флота к 2015 году составляет 54 судна.

Если в первые годы работы «Росморпорта» важно было сохранить федеральное имущество и государственное присутствие в сфере обеспечения безопасности мореплавания, то сегодня госпредприятие активно занимается развитием морских портов. Стратегия развития на период до 2016 года определяет консолидирующую роль ФГУПа в отрасли и ставит задачи дальнейшего развития морских портов России. Так, в период с 2002 по 2010 год введены в эксплуатацию современные высокотехнологичные механизированные перегрузочные комплексы совокупной мощностью 317 млн т, а к 2015 году этот показатель планируется увеличить до 454 млн т. Кроме того, развивается направление строительства транспортных узлов, где предусмотрены как перегрузочные комплексы, так и железнодорожные и автомобильные подходы к портам (Мурманск, Калининград, Усть-Луга, Новороссийск, Тамань, Ростовский транспортный узел, Оля, Восточный, Ванино). Особое внимание уделяется развитию глубоководных портов: Мурманск, Усть-Луга, Тамань, Восточный, Ванино, — из них будут делать порты-хабы, способные принимать огромные океанские лайнеры.

Стратегией развития морской портовой инфраструктуры до 2030 года, основным разработчиком которой выступает «Росморпорт», поставлена задача увеличения грузооборота морских портов до 1 млрд т. И предприятие намерено объединить усилия всех участников портовой деятельности для решения этой задачи. «В результате проведенного нами анализа можно сделать вывод, что мощность отечественных морских портов увеличится с действующих 846,2 млн т до 1,4–1,6 млрд т к 2030 году в зависимости от сценария развития. Эти мощности позволят обеспечить не только перевалку грузов в объеме 1,0–1,2 млрд т, но и создать необходимый резерв для выполнения условия «опережающего развития» транспортной инфраструктуры по отношению к экономике страны, — считает Игорь Левит, генеральный директор ФГУП «Росморпорт». — Создаваемые мощности должны отвечать как современным технологическим

требованиям, так и структуре грузопереработки. К 2030 году изменится соотношение наливных грузов и сухогрузов в пользу последнего, наметится тенденция «облагораживания» грузов, их контейнеризации, увеличения доли импорта и транзита».

Деятельность ФГУПа позволяет избежать хаотичного развития морских портов, способствует стратегическому, поступательному развитию отрасли, что, в свою очередь, дает четкие ориентиры для смежных транспортных и производственных отраслей. За плечами «Росморпорта» – долгий путь, пройденный с честью и достоинством. Государственный имущественный комплекс в морских портах России сегодня собран в едином хозяйственном ведении, нормализованы арендные отношения со стивидорными компаниями, динамично проводится модернизация гидротехнических сооружений. Впереди – большие задачи по комплексному развитию портовой инфраструктуры России и интеграции морских портов в транспортные узлы, по развитию транспортной отрасли, а значит, и экономики страны в целом.

В структуре «Росморпорта» в регионах РФ работает 16 филиалов и 8 дочерних и зависимых обществ. В хозяйственном ведении ФГУПа находится свыше 3200 объектов, в том числе свыше 1800 объектов недвижимого имущества. Предприятию принадлежит более 250 судов, включая 29 линейных, портовых и мелкосидящих ледоколов. Общая площадь акватории водных объектов, которые использует и обслуживает ФГУП, составляет 33 224 кв. км – это площадь Байкала!

Порты обновляются



Фото: ИТАР-ТАСС

Виктор Олерский, заместитель министра транспорта Российской Федерации:

– Морским портам в экономике России отведена значительная роль, их ежедневная работа и перспективное развитие напрямую влияют на объемы внешнеторгового оборота нашей страны.

Вот почему министерством транспорта ведется большая работа по совершенствованию национального законодательства, с тем чтобы повысить конкурентоспособность российских портов, улучшить инвестиционный климат морской отрасли, привлечь внебюджетные средства в морские инфраструктурные проекты.

Минтранс подготовил пакет поправок в закон о морских портах. Мы намерены окончательно урегулировать подходы к вопросу аренды государственного недвижимого имущества в морских

портах в зависимости от условий аренды, решить вопросы субаренды, усовершенствовать конкурсные процедуры при заключении таких договоров. Это, на наш взгляд, повысит эффективность использования федерального имущества, будет способствовать своевременному проведению капитального ремонта и реконструкции действующих в морских портах причалов и других объектов госимущества.

Кроме того, законопроектом предлагается упорядочить отношения операторов морских терминалов с железнодорожными перевозчиками через утверждение министерством формы нового типового договора. Такой договор, заключенный между железнодорожным перевозчиком и стивидорной компанией, должен установить обязательный порядок планирования погрузки и финансовой ответственности сторон договора.

Поправки в закон о морских портах находятся на завершающей стадии согласования с заинтересованными федеральными органами. В июле текущего года, полагаю, они будут внесены в правительство России, а на осенней сессии имеют все шансы быть внесенными в Госдуму.

Применение в морских портах новой Типовой схемы, которая вступила в силу в марте 2011 года и продолжает совершенствоваться, позволило снизить непроизводительные простои судов, связанные с

контрольными процедурами. Теперь в основном реализуется документальный контроль транспортных средств в пунктах пропуска, что дает возможность совмещать погрузо-разгрузочные работы с контрольными действиями госорганов. Контроль на борту судна является сегодня обязательным только для пограничных органов. Это привело к сокращению среднего времени оформления грузов в российских портах. Также проводится большая работа по совершенствованию таможенного регулирования в морских портах. Так, например, импортная контейнерная партия в морских портах России теперь находится в морском порту 4–5 дней, что вполне соответствует показателям портов соседних прибалтийских государств.

Большую работу по развитию и безопасному функционированию портов проводит ФГУП «Росморпорт». За последнее десятилетие предприятию удалось значительно обновить портовые мощности во всех морских бассейнах страны. Чтобы сохранить эту тенденцию, впервые разработан документ, определяющий основы долгосрочного развития морских портов, - Стратегия развития морской портовой инфраструктуры на период до 2030 года. Этот документ встроен в единую систему стратегического планирования экономики РФ, он задает направления развития всей портовой отрасли России.

Стратегия в том числе синхронизирует развитие морских портов с ледокольным обеспечением в них, с развитием железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, с развитием внутреннего водного транспорта и дает инвесторам четкие ориентиры перспектив развития морской инфраструктуры в России.