

# СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ ПОРТОВ И ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ ФГУП «РОСМОРПОРТ» В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ ИХ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР  
ФГУП «РОСМОРПОРТ»  
Юрий Владимирович  
Парфенов



Проблемы стратегического развития морских портов Российской Федерации как в плане транспортной инфраструктуры, так и логистики в целом выдвинулись на первый план самой логикой ускоренного развития транспортной отрасли экономики и всей нашей страны в целом.

Правительство и деловой мир России ставят перед собой амбициозную задачу – сделать нашу экономику крупнейшей в Европе и пятой в мире к 2020 году.

Это вполне реалистичная цель, учитывая существующие темпы экономического роста – более 7% в год.

Важнейшим фактором реализации поставленных перед страной планов и задач является развитие транспортной инфраструктуры.

Огромная роль в исполнении данной задачи отводится развитию инфраструктуры морских портов Российской Федерации.

Уже в 2006 году морские порты России обрабатывали больше грузов, чем морские порты всего СССР (421 млн. тонн). А в 2007 году грузооборот морских портов Российской Федерации составил 451 млн. тонн.

В этой связи страна особо нуждается в четко продуманной и понятной концепции и стратегии развития российских портов, их инфраструктуры и суперструктуры.

Необходимо создать такие условия, при которых перевозчик будет сознательно выбирать для доставки или отправления своих грузов именно российские

порты. Другими словами, наш комплекс портовых услуг не должен быть хуже зарубежного, а в идеале должен и превосходить его.

Кому-то такая постановка вопроса покажется излишне оптимистичной. Но когда в дело включаются механизмы государственно-частного партнерства, реальность нередко превосходит самые оптимистические прогнозы. Конкурентоспособность отечественной портовой индустрии напрямую зависит как от государственного регулирования экспортно-импортных перевозок, так и от рационального экономического поведения субъектов портовой деятельности. Хорошим примером такого взаимодействия является строительство в Ленинградской области многопрофильного морского торгового порта Усть-Луга. Строительство ведется в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России». Но бюджетные расходы не превышают 20%, остальные деньги вкладывают инвесторы. В скором времени этот порт превратится в одну из крупнейших на Балтике базу для приема и отправки морских грузов и одновременно – в оборудованный по последнему слову техники логистический центр.

ФГУП «Росморпорт» является предприятием, опорным для формирования и дальнейшего развития морской отрасли Российской Федерации.

Основными целями деятельности ФГУП «Росморпорт» являются:

1. *Эффективное использование федерального имущества в морских портах.* Требуется привести состояние опорных объектов портовой инфраструктуры (ТТС, акваторий, подходных каналов, систем безопасности) в соответствие с существующими и перспективными грузо- и пассажиропотоками.
2. *Обеспечение экономических интересов государства в области торгового мореплавания.* Необходимо устранить зависимость внешней торговли от иностранных портов и перевозчиков, поддерживать состояние и развивать мощности портовой инфраструктуры в целях обеспечения переработ-

1



ки российских внешнеторговых грузов в портах Российской Федерации. Дефицит перегрузочных мощностей по стратегическим экспортным грузам (нефть, уголь, зерно, минеральные удобрения, химические грузы) препятствует диверсификации и наращиванию объемов внешней торговли.

Экономические реформы и приватизация привели к следующему положению в морских портах:

- объекты инфраструктуры морских портов в основном находятся в федеральной собственности, отсюда вытекает, что решение вопросов модернизации, реконструкции и развития объектов инфраструктуры морских портов является функцией государства;
- объекты суперструктуры морских портов (перегрузочное оборудование, склады, служебно-вспомогательный флот и др.) большей частью находятся в собственности частных компаний, которые в целях извлечения прибыли заинтересованы в их модернизации, реконструкции и развитии.

Основными направлениями деятельности ФГУП «Росморпорт» являются: реконструкция, строительство новых и капитальный ремонт существующих гидротехнических сооружений, создание и эксплуатация объектов системы безопасности мореплавания, выполнение дноуглубительных работ в акваториях и подходах к портам.

Согласно мнению отраслевых экспертов за период реализации ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» (подпрограмма «Морской транспорт») увеличение пропускной способности практически всех крупнейших морских портов России осуществлялось за счет наращивания мощностей перегрузочных комплексов, расположенных на арендованных у ФГУП «Росморпорт» причалах.

В связи с этим предприятие осуществляет значительные затраты на капитальный ремонт и модернизацию ГТС. На эти цели были направлены средства в объеме 16 млрд. 164 млн. 986 тыс. рублей в период 2004–2007 годов. На 2008 год в соответствии с программой деятельности ФГУП «Росморпорт» предусмотрено 10 млрд. 192 млн. 373 тыс. рублей.

Одной из ключевых задач ФГУП «Росморпорт» является поддержание в надлежащем техническом со-

2



стоянии, обеспечение функционирования, осуществление модернизации и нового строительства систем обеспечения безопасности мореплавания.

В настоящее время ФГУП «Росморпорт» ежегодно только на функционирование объектов ГМССБ (Глобальной морской системы спасения при бедствии) и ДГНСС (Дифференциальной глобальной навигационной спутниковой системы) направляется около 450 млн. рублей. Эксплуатационные расходы на содержание СУДС (систем управления движением судов) в 2007 году составили порядка 321 млн. рублей.

На строительство объектов СБМ (средств безопасности мореплавания) в 2007 году ФГУП «Росморпорт» направлено около 211 млн. рублей.

Основными объектами строительства и реконструкции систем безопасности мореплавания в 2007 году были: строительство АРТП (автоматический радиотехнический пост) на мысе Сеть-Наволоок Кольского залива, реконструкция СУДС порта Архангельска, включая строительство нового АРТП «Талаги», реконструкция СУДС порта Калининграда, включая новое строительство здания центра СУДС в Балтийске и трех АРТП, строительство региональной СУДС в Керченском проливе, включая новое строительство здания центра СУДС в порту «Кавказ» и трех АРТП, начаты работы по модернизации СУДС порта Новороссийска и ГМССБ в Азово-Черноморском бассейне.

В 2008 году на создание и реконструкцию СБМ планируется направить 371,5 млн. рублей.

Основными объектами строительства и реконструкции в 2008 году будут: завершение строительства региональной СУДС в Керченском проливе и СУДС порта Калининграда, строительство СУДС в заливе Анива, строительство СБМ в порту Де-Кастри, разработка проекта реконструкции и начало строительных работ в бухте Мучке СУДС порта Ванино, окончание модернизации СУДС порта Новороссийска и окончание первого этапа модернизации ГМССБ в Азово-Черноморском бассейне.

В 2007 году СУДС в районах своего действия обеспечивался контроль за 216 тыс. 382 судами. По сравнению с 2006 годом количество судов, следующих под контролем СУДС, возросло на 51%, что связано, в том числе, с окончанием строительства и введением в штатную эксплуатацию



3



новых СУДС и расширением районов действия существующих СУДС в результате реконструкции и модернизации.

Наибольшей статьёй расходов предприятия сегодня является поддержание проходных глубин на подходах и акваториях. В 2007 году выполнено ремонтное дноуглубление в объеме 3,7 млн. куб. м на сумму более 415 млн. рублей в морских торговых портах Архангельск, Санкт-Петербург, Калининград, Усть-Луга, Астрахань, Ейск, Таганрог, Восточный. В 2008 году планируется выполнение ремонтных дноуглубительных работ в объеме 5 млн. куб. м на сумму более 612 млн. рублей.

Ключевым документом, который определяет направления модернизации существующих и создание новых объектов портовой инфраструктуры, относящихся к объектам федеральной собственности, и, соответственно, направления инвестиционной деятельности ФГУП «Росморпорт», является ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», подпрограмма «Морской транспорт».

Источниками финансирования инвестиционных проектов, реализуемых ФГУП «Росморпорт» в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», являются средства федерального бюджета, собственные средства предприятия, а также внебюджетные источники, к которым относятся прежде всего средства частных инвесторов, кредиты и займы.

В 2007 году объем капитальных вложений выполнен на 7317 млн. рублей, из них: средства федерального бюджета – 6477 млн. рублей, собственные средства – 572 млн. рублей и привлеченные средства – 268 млн. рублей.

Бюджетные средства были направлены на:

- строительство первого пускового комплекса автомобильно-железнодорожного паромного комплекса в морском торговом порту Усть-Луга и железнодорожного паромного комплекса в бассейне №4 г. Балтийска (на комплексах практически завершено строительство гидротехнических сооружений, а также наиболее важных объектов береговой инфраструктуры);
- продолжение строительства морского пассажирского терминала на Васильевском острове в Санкт-Петербурге;

4



- продолжение реконструкции входных молов Калининградского морского канала;
- строительство операционной акватории пусковых перегрузочных комплексов в северной части морского торгового порта Усть-Луга;
- реконструкцию морского торгового порта Шахтерск.

Государственные капиталовложения по-прежнему преобладают в финансировании строительства портовой инфраструктуры. Тем не менее бюджетных средств не всегда достаточно для обеспечения растущей экономики страны портовыми мощностями.

В подобных условиях ограниченности бюджетных ресурсов одним из эффективных инструментов обеспечения ФГУП «Росморпорт» финансовой базы развития объектов портовой инфраструктуры становится реализация инвестиционных проектов на основе государственно-частного партнерства, представляющего собой совокупность мероприятий, направленных на привлечение денежных средств для создания объектов федеральной собственности.

Основное требование, которое предприятие предъявляет к подобным проектам, – их самоокупаемость. Компенсация затрат инвестора на создание объектов федеральной собственности происходит за счет доходов, получаемых ФГУП «Росморпорт» в результате реализации проекта.

Среди проектов, реализованных ФГУП «Росморпорт» по подобной схеме, можно выделить следующие:

- проведение дноуглубительных работ в акватории Барочного бассейна Невской губы Финского залива с целью обеспечения подхода судов с осадкой 11 м к контейнерному терминалу ОАО «Петролеспорт» на причалах №46, 47;
- проведение капитального ремонта для восстановления судового хода от приемного буя подходного канала в устье р. Луга до причала №5 и доведение габаритов канала до отметки минус 7,15 м;
- реконструкция участка Калининградского морского канала от пикета №198 до пикета №209 в целях строительства комплекса по глубокой переработке маслосодержащих культур в районе пос. Волочаевское Калининградской области.



5



Однако схемой создания объектов федеральной собственности за счет средств частных инвесторов проекты государственно-частного партнерства, реализуемые при участии ФГУП «Росморпорт», не ограничиваются.

В настоящее время реализуется, а также планируется к реализации ряд проектов, в которых создание портовой инфраструктуры финансируется за счет государственных капиталовложений, а создание суперструктуры – за счет частных. К ним относятся:

- 1) строительство морского порта Усть-Луга;
- 2) строительство портовых объектов в рамках Программы строительства олимпийских объектов и развития г. Сочи как горноклиматического курорта, в том числе:
  - реконструкция порта Сочи с береговой инфраструктурой с целью создания международного центра морских пассажирских и круизных перевозок для обеспечения приема крупнотоннажных круизных судов в период Олимпиады и развития туризма в городе;
  - реконструкция, строительство 15 портопунктов в г. Сочи с созданием береговой инфраструктуры для восстановления местных пассажирских морских линий;
  - создание двух грузовых районов порта Сочи с созданием береговой инфраструктуры: устье р. Мзымта, устье р. Псоу – для обеспечения строительными материалами и конструкциями строительства олимпийских объектов;
- 3) строительство объектов в порту Оля, в том числе:
  - перегрузочного комплекса накатных и генеральных грузов на причалах №4, 5, 5а;
  - контейнерного терминала на причалах №8, 9;
  - универсального перегрузочного комплекса на причале №6а;
  - портовой базы на причалах №10, 10а, 10б.

В целях развития портовой инфраструктуры ФГУП «Росморпорт» привлекает не только средства

6



частных инвесторов, являющихся операторами морских терминалов. Предприятие активно сотрудничает с международными финансовыми институтами.

Так, в рамках взаимоотношений с Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) подписано три кредитных соглашения:

- в 2003 году на сумму 4,2 млн. долларов для финансирования создания региональной системы безопасности мореплавания в восточной части Финского залива (о-в Гогланд);
- в 2006 году на сумму 7 млн. долларов для финансирования строительства трех радиобашен СУДС: Темрюк (Азовское море), Балтийск (Балтийское море) и Мурманск (Баренцево море);
- в 2007 году на 96 млн. долларов для рефинансирования задолженности предприятия по строительству ледоколов для Финского залива (55 млн. долларов) и финансирования строительства судов вспомогательного флота.

Также необходимо отметить взаимодействие ФГУП «Росморпорт» с Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН).

В апреле 2004 года между Минтрансом/Росморречфлотом и ПРООН была подписана и принята к реализации совместная программа – «Содействие развитию инфраструктуры и суперструктуры морских портов России». В рамках реализации 1-го этапа программы ФГУП «Росморпорт», используя техническую помощь ПРООН и накопленный международной организацией опыт, вывело на качественно новый уровень региональные системы безопасности мореплавания (РСМБ) в Финском заливе, на Кольском полуострове, в Калининградской области и Керченском проливе, а также произвело модернизацию технических средств международной системы поиска и спасения судов и самолетов, потерпевших аварию (КОСПАС-САРСАТ), и реализовало проект строительства нового дизель-электрического ледокола для осуществления ледовых проводок в районе Финского залива.

В настоящее время специалистами предприятия совместно с ПРООН подготовлен к подписанию проект



7



2-го этапа программы, планирующий развитие, строительство и модернизацию инфраструктуры морских портов Российской Федерации и развитие морского торгового флота для обеспечения потребностей экономики страны. Планируется уделить особое внимание вопросам развития и совершенствования экологической обстановки в морских портах РФ, а также налаживанию взаимовыгодных связей с различными международными организациями и потенциальными инвесторами.

В заключение хочу отметить, что деятельность ФГУП «Росморпорт» осуществляется в рамках стратегических задач развития морского транспорта, поставленных в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года (утв. Президентом РФ от 27 июля 2001 года), в части экономического обеспечения

8



и обеспечения безопасности морской деятельности для успешной реализации национальной морской политики и приоритетных направлений развития транспортной отрасли страны, сформулированных в обновленной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, одобренной на совещании Правительства Российской Федерации 22.10.2008 года в городе Новосибирске.

В рамках концепции развития ФГУП «Росморпорт» на период до 2010 года предприятием предполагается строительство и модернизация объектов портовой инфраструктуры, достаточной для обеспечения к 2010 году перевалки грузов в морских портах Российской Федерации в размере 583 млн. тонн, что почти на 30% больше, чем в 2007 году.