

Вектор приоритетов

Руководство ФГУП «Росморпорт» – о планах развития портовой инфраструктуры

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Росморпорт – стратегическое предприятие, созданное постановлением Правительства РФ в 2003 году в целях эффективного развития и эксплуатации объектов федеральной собственности в морских портах РФ и на подходах к ним. Сегодня Росморпорт осуществляет деятельность в 65 из 67 морских портов РФ, расположенных в 24 субъектах РФ. Предприятие является крупнейшим балансодержателем федерального имущества в морских портах: 868 гидротехнических сооружений, более 260 единиц флота.

За прошедшие 16 лет Росморпорт реализовал десятки инвестиционных проектов развития портовой инфраструктуры. В рамках Долгосрочной программы развития ФГУП «Росморпорт» (2017–2020 годы) запланированы к реализации более 60 проектов. На пресс-конференции, организованной для представителей ведущих федеральных и отраслевых СМИ, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев и его заместители рассказали об основных направлениях деятельности предприятия и планах на будущее.

Одной из важнейших задач, стоящих перед Росморпортом, является оказание услуг по обеспечению безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним. В 2018 году специалисты систем управления движением судов ФГУП «Росморпорт» обеспечили около 1 млн навигационных операций сопровождения судов.

По словам Андрея Лаврищева, мероприятия по обеспечению безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним связаны со строительством новых и реконструкцией существующих объектов СУДС и ГМССБ, с реконструкцией и модернизацией средств навигационного оборудования в портах, проведением дноуглубительных работ и строительством флота.

Росморпорт оказывает лоцманские проводки в 53 морских портах, включая малые северные социально значимые – Нарьян-Мар, Певек, Анадырь, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Охотск и порты полуострова Сахалин. В 2018 году выполнены около 200 тыс. лоцманских операций.

Предприятие обеспечивает ремонтное дноуглубление на операционных акваториях причалов, в районах якорных стоянок и на отдельных участках акваторий морских портов. Для формирования подходов к каналам и акваторий морских портов используются 33 судна технического и дноуглубительного флота. Основные объемы складываются из дноуглубления на протяженных каналах в Калининграде, Астрахани, Таганроге и Архангельске. «Почти 70% дноуглубительных работ предприятие выполняет своими силами. Расширение группировки дноуглубительного флота позволит и в дальнейшем сокращать долю работ с привлечением



подрядных организаций, – сказал Андрей Лаврищев. – Общий объем ремонтного дноуглубления в 2018 году составил 8 млн куб. м. В планах на 2019 год – выполнить около 10 млн куб. м ремонтных дноуглубительных работ».

В июне 2019 года собственный флот предприятия приступил к плановым дноуглубительным ра-

Предприятие предоставляет услуги по ледокольному обеспечению проводок судов в 15 замерзающих морских портах РФ и на подходах к ним, а также услуги по ледокольному обеспечению плавания судов во льдах в иных морских бассейнах Мирового океана. В группировку ледокольного флота – самую крупную в

которые обеспечивают высокие стандарты экологичности проектируемых и строящихся судов, экономичность двигателей и возможность использования различных видов топлива. Так, в тендере на проект ледокола на сжиженном газе и дизтопливе мощностью 12–14 МВт победителем стал Крыловский государственный научный центр.

Кроме того, на ОССЗ для ФГУП «Росморпорт» ведется строительство двух рабочих катеров с гибридным дизель–электрическим пропульсивным комплексом.

Долгосрочная программа ФГУП «Росморпорт» на период 2017–2025 годов гармонизирована с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. В целях ускоренного развития морской портовой инфраструктуры России определен перечень реализуемых в настоящее время ФГУП «Росморпорт» инвестиционных проектов, проинформировал заместитель генерального директора по проекту управления Борис Ташимов.

Росморпорт в рамках комплексного плана участвует в более чем 40 проектах. Значительное число проектов будет реализовано в ДВФО. Например, на северном берегу бухты Мукче в Хабаровском крае будет построен специализированный комплекс для перевалки угля в рамках совместного инвестиционного проекта с ООО «Ванино-ТрансУголь». Здесь будет создан современный морской терминал по перевалке угля в объеме 24 млн тонн к 2022 году. Росморпорт принимает участие в строительстве угольных терминалов ООО «Порт Вера» (УК «Востокуголь») мощностью 20 млн тонн к 2023 году и терминала «Суходол» мощностью на первом этапе 7 млн тонн, оба проекта реализуются на территории Приморского края.

«Мы также участвуем в реализации инвестиционных проектов компании «НОВАТЭК» по строительству перегрузочных СПГ-терминалов в Мурманске и бухте Бечевинская Камчатского края. В настоящее время обсуждается включение проектируемого терминала в бухте Бечевинская в комплексный план. Эти проек-

ты скажутся на росте мощностей морских портов России и на росте объемов перевозок грузов в акватории СМП», – отметил Борис Ташимов.

Росморпорт задействован и в проектах по развитию портовой инфраструктуры на Таманском полуострове. В частности, в результате строительства сухогрузного района морского порта Тамань к 2024 году запланирован рост мощностей более чем на 60 млн тонн.

Говоря об акционировании ФГУП «Росморпорт», Андрей Лаврищев отметил, что Росморпорт остался, пожалуй, единственным из крупных стратегических предприятий, работающих на открытом рынке, с такой своеобразной организационно-правовой структурой. «Мы считаем, что акционирование Росморпорта позволит существенным образом повысить эффективность его деятельности и работы менеджмента, расширит возможности участия предприятия в проектах развития портовой инфраструктуры путем использования всего доступного перечня механизмов финансирования, государственно–частного партнерства», – выразил уверенность руководитель Росморпорта.

Как пояснил заместитель генерального директора предприятия по экономике и финансам Яков Быков, процесс акционирования не предполагает изменения сферы деятельности ФГУП, статус стратегического предприятия будет неизменным и 100% акций останутся в собственности РФ. Соответствующий законопроект в настоящее время направлен для получения заключения в Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ и в Минюст России.

Кстати, на стадии обсуждения законопроекта стивидоры выступили с инициативой о возможности приватизации причалов, которые они арендуют у Росморпорта. «Мы категорически против этой инициативы, которая не поддерживается ни Минтрансом России, ни Росморречфлотом, – заявил Андрей Лаврищев. – Мы считаем, что отмеченные в законопроекте особенности управления и функционирования Росморпорта, включая управление и использование федерального имущества в виде причалов, показали свою целесообразность».

Не остался без внимания вопрос о сроках введения инвестиционного сбора в морских портах. Согласно постановлению Правительства РФ от 18 мая 2019 года № 616 «Об определении размера инвестиционного портового сбора, о его взимании и применении» все собранные средства пойдут на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морского порта, относящихся к объектам федеральной собственности. Установлены нормативные требования к перечню объектов, которые могут финансироваться за счет инвестиционного сбора. Одно из требований – включение объекта в комплексный план, а также наличие проектной документации. «В настоящее время есть 4 объекта, которые удовлетворяют этим требованиям: терминал «Суходол» в Приморском крае, терминал «Ультрамар» в Усть-Луге, реконструкция объектов портовой инфраструктуры в морском порту Мурманск и реконструкция «Малого порта» в морском порту Восточный, – пояснил Андрей Лаврищев. – Все это в этот перечень включены 13 портов. Мы заинтересованы в том, чтобы взимание инвестиционного сбора было начато в 2019 году, пока идет процесс согласования с ФАС России. Мы считаем, что величина инвестиционного сбора не скажется на конкурентоспособности российских портов». Размер инвестиционного сбора будет устанавливаться на трехлетний период и корректироваться каждый год в зависимости от перечня объектов портовой инфраструктуры, при этом максимальная совокупная сумма инвестиционного сбора может составить 7,5–8 млрд руб. в год.

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

