

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ АССОЦИАЦИИ МОРСКИХ ПОРТОВ С МИНТРАНСОМ

В КОНЦЕ ГОДА В МОСКВЕ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ АССОЦИАЦИИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ, НА КОТОРОМ БЫЛИ РАССМОТРЕНЫ ВОПРОСЫ ТЕКУЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА, В ТОМ ЧИСЛЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ ОТРАСЛИ, ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ АСОП С МИНТРАНСОМ.

В ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ АСОП ТАКЖЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ВИКТОР ОЛЕРСКИЙ, РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА АЛЕКСАНДР ДАВЫДЕНКО, ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ ВЛАДИМИР ПОПОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА ЮРИЙ ПАРФЕНОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА АНДРЕЙ ЛАВРИЦЕВ, А ТАКЖЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ФАС, ФТС И ФСТ РФ.

ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВ

ВЛАСТЬ И БИЗНЕС

Приветствуя участников заседания совета директоров Ассоциации морских портов, заместитель министра транспорта В. Олерский отметил главные проблемы в деятельности портового комплекса. Во-первых, он обрисовал сложившееся положение в одной из важных для портов области — обустройстве пунктов пропуска через госграницу РФ — и выделил главные проблемы: несовершенство законодательства, недостаточное финанси-

рование и непосредственно само обустройство пунктов пропуска.

Замминистра обратился с просьбой к ассоциации подготовить ее видение законодательного разрешения вопросов строительства и реконструкции пунктов пропуска за счет частных средств.

Следующим вопросом, заслуживающим внимания портового сообщества, В. Олерский назвал проблемы налогообложения федерального недвижимого имущества в морских портах новых

и реконструированных. Он сообщил членам совета директоров о ходе рассмотрения в правительстве и Госдуме законопроектов, в разработке которых принимала участие и АСОП, в том числе по законопроекту об искусственно образованных территориях.

Кроме того, замминистра коснулся и программы «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы» и подпрограммы «Морской транспорт», сказав, что, «наверное, она будет расширена». В связи с этим министерство





хотело бы сверить планы с АСОП, и если у ассоциации есть что добавить в эту программу или пересмотреть какие-то параметры проектов, то необходимо внести соответствующие предложения.

Одним из важных аспектов взаимодействия власти и бизнеса В. Олерский назвал задачу развития государственно-частного партнерства. Он, в частности, сказал: «Считаю важным, что у нас наконец-то скоро должна появиться цивилизо-

ванная форма инвестиционного договора — разработкой этой концепции занимался Игорь Михайлович Русу, и теперь она будет обсуждаться с ассоциацией. Надеюсь, что в скором времени появится согласованный документ, и тогда всем будут понятны правила игры».

СОСТОЯНИЕ ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА

Выступая перед советом директоров о деятельности Ассоциации морских

торговых портов и взаимодействии с Минтрансом России в области нормативно-правового регулирования, исполнительный директор ассоциации Серик Жусупов отметил, что ассоциация активно работала для реализации антикризисных мер, выработанных АСОП в декабре 2008 г. Следует отметить, что удалось выполнить практически все вопросы комплекса мер АСОП:

— в 2009 г. (в целом по отрасли) не произошло падения грузооборота в >>



российских портах. Однако в ряде организаций складывается тяжелая ситуация. Это – ОАО «Калининградский морской торговый порт», ОАО «Архангельский морской торговый порт», ОАО «Петролеспорт», ОАО «Балтийский балкерный терминал»;

– в 2009 г. сохранен уровень тарифов на железнодорожные перевозки и связанные с ними услуги с сохранением всех понижающих коэффициентов;

– в 2009 г. сохранен размер арендных платежей за аренду операторами морских терминалов государственного имущества на уровне 2008 года (без индексации);

– приняты меры по приостанов-

ся к рассмотрению на заседании правительства:

– по внесению изменений в Налоговый кодекс РФ в части установления единых законодательных подходов по освобождению организаций всех видов федерального транспорта от уплаты налога на имущество организаций (в части вновь построенных и реконструируемых объектов портовой инфраструктуры);

– по внесению изменений в Перечень технологического оборудования, утвержденный Правительством РФ, в части его дополнения технологическим оборудованием портовой инфраструктуры, предложенным АСОП,

на прежнем уровне, а также в течение всего года имела место внимательная и взвешенная позиция по вопросам заключения договоров аренды и др. Все это вместе взятое позволило стивидорам сохранить объемы переработки грузов и не создать дополнительных финансовых проблем в деятельности портов.

По ряду вопросов, о которых говорил замминистра транспорта, С. Жусупов изложил позицию ассоциации.

Особое внимание было уделено исполнителем директором вопросу формирования схем территориального планирования. Поскольку работа Минтранса в этом направлении уже завершается, Ассоциация в оперативном порядке провела работу по формированию первоочередных, необходимых для включения в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015годы)», генеральных схем развития транспортных узлов.

Опыт работы операторов морских терминалов показывает, что инвестирование в создание новых портовых мощностей без должного развития всей инфраструктуры, в т.ч., автомобильной, железнодорожной, имеет скорее негативные, чем позитивные последствия для социально-экономических сфер регионов страны. Любые инвестиционные проекты должны разрабатываться в рамках генеральной схемы развития транспортных узлов (предусматривающей планомерное, синхронное расширение портовых мощностей, железных и автомобильных дорог, энергетики и т.п.) за счет ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015годы)».

При разработке генеральных схем развития транспортных узлов необходимо учесть предложения организаций – членов Ассоциации, однако от портовиков предложения с конкретными схемами территориального планирования, уточнением размеров объектов и параметров развития по-

ОДНИМ ИЗ ВАЖНЫХ АСПЕКТОВ

ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ВЛАСТИ И БИЗНЕСА В. ОЛЕРСКИЙ НАЗВАЛ ЗАДАЧУ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА. ОН, В ЧАСТНОСТИ, СКАЗАЛ: «СЧИТАЮ ВАЖНЫМ, ЧТО У НАС НАКОНЕЦ-ТО СКОРО ДОЛЖНА ПОЯВИТЬСЯ ЦИВИЛИЗОВАННАЯ ФОРМА ИНВЕСТИЦИОННОГО ДОГОВОРА – РАЗРАБОТКОЙ ЭТОЙ КОНЦЕПЦИИ ЗАНИМАЛСЯ ИГОРЬ МИХАЙЛОВИЧ РУСУ, И ТЕПЕРЬ ОНА БУДЕТ ОБСУЖДАТЬСЯ С АССОЦИАЦИЕЙ. НАДЕЮСЬ, ЧТО В СКОРОМ ВРЕМЕНИ ПОЯВИТСЯ СОГЛАСОВАННЫЙ ДОКУМЕНТ, И ТОГДА ВСЕМ БУДУТ ПОНЯТНЫ ПРАВИЛА ИГРЫ»

лению рассмотрения во втором чтении в Государственной Думе в 2009 г. подготовленного Минэкономразвития проекта Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу замены лицензирования страхованием гражданской ответственности».

Ассоциация продолжила планомерную работу по следующим вопросам, и в ближайшее время они планируют-

с целью освобождения указанного импортного оборудования, не имеющего российских аналогов, от таможенных пошлин и НДС.

Серик Жусупов от лица АСОП выразил благодарность Минтрансу, Федеральному агентству морского и речного транспорта, Росморпорту за то, что, действуя в рамках предложений ассоциации, ими было принято и поддержано столь необходимое отрасли сохранение ставок арендных платежей



ступили только по портам Усть-Луга, Владивосток.

Достаточно подробно С. Жусупов остановился на вопросе обустройства и открытия пунктов пропуска. Он отметил, что в соответствии с законом государству принадлежит исключительная роль в финансировании оборудования и обустройства пунктов пропуска. Но часто по-прежнему инвесторам для скорейшего его запуска приходится решать вопросы выделения средств.

— Если вы помните, до выхода положений закона «О госгранице», которыми предусматривается исключительное финансирование из госбюджета пунктов пропуска, у нас было достаточно много дополнительных требований от государственных контролирующих органов, связанных с приобретением оборудования и обустройством пунктов пропуска. Да, можно привлекать частные инвестиции в рамках государственно-частного партнерства. А в исключительных случаях частный инвестор может выделить собственные денежные средства, чтобы оборудовать пункт пропуска и не задерживать ввод в производственную эксплуатацию объектов с последующей компенсацией государством расходов, понесенных частным инвестором.

СИСТЕМА ПОРТОВОЙ ВЛАСТИ ВЫСТРОЕНА

Руководитель Росморречфлота Александр Давыденко остановился на результатах административной реформы в ведомстве и дальнейших планах совершенствования структуры управления и хозяйственных функций в отрасли агентства. В частности, он отметил, что в рамках агентства выстроена система государственной власти и хозяйственных отношений в морских портах. По его словам, сегодня там осуществляют деятельность администрации морских портов (АМП) и филиалы Росморпорта.

Предприятие работает уже более 5 лет, и как бы его ни критиковали, оно оказалось востребованным и необходимым.

Кроме того, А. Давыденко сообщил о том, насколько эффективно строится сегодня работа АМП в морских портах, что было сделано для этого, и обозначил проблему межпортных сообщений, которые фактически остаются без особого надзора, несмотря на готовность аварийно-спасательных служб. В связи с этим Росморречфлот выступает с предложением создания бассейновых администраций. «К этому делу надо подходить взвешенно. Мы сейчас пытаемся создать такую администрацию в зоне Финского залива — не для того, чтобы увеличить давление или наделить какого-то капитана особой властью, а для того, чтобы на бассейне существовала система быстрого оповещения и организации ликвидации последствий либо ЛАРН, либо какой-то другой аварийной ситуации, — пояснил руководитель Росморречфлота. — Нам необходимо создать бассейновые администрации с тем, чтобы обеспечить в соответствии с действующим законодательством нормальное функционирование всех морских портов».

В заключение руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта А. Давыденко вручил ряду руководителей организаций — членов ассоциации знак «5 лет Федеральному агентству морского и речного транспорта» в честь юбилейного года агентства.

Большой интерес у членов совета вызвал доклад руководителя Росморпорта Игоря Русу по исследованию и анализу Росморпортом различных инструментов государственно-частного партнерства с представлением краткой характеристики каждого из них.

Что из себя представляют эти инструменты? Это 6 видов взаимоотношений между государством и инве-

сторами, среди которых есть и совсем простые, но, тем не менее, по мнению И. Русу, достаточно действенные механизмы ГЧП: первое — это договор концессии, второе — инвестиционный договор, третье — договор реализации инвестпроекта, четвертое — договор аренды, пятое — договор подряда, шестое — договор о совместной деятельности, который предполагает заключение договора простого товарищества.

Как показывает мировой опыт, в условиях дефицита или ограниченности бюджетных ресурсов одним из инструментов обеспечения финансирования развития портовой инфраструктуры являются механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП), зарекомендовавшие себя как наиболее эффективные и гибкие для привлечения частных инвестиций к финансированию капиталоемких объектов с государственной формой собственности.

Одной из задач Ассоциации морских торговых портов является координация усилий профессионального сообщества по созданию условий для эффективного развития предприятий морского транспорта и реализации транспортного потенциала России, поэтому будет логичным продолжить обсуждение существующих проблем в сфере государственно-частного партнерства (ГЧП) в морских портах.

Заканчивая выступление, И. Русу отметил, что без партнерства государства и частного бизнеса реализация инвестиционных проектов в морских портах будет невозможна. ФГУП «Росморпорт» готов сотрудничать с частными инвесторами на взаимовыгодных условиях в рамках механизмов государственно-частного партнерства. К концу 2010 года Росморпорт может изменить свою организационно-правовую форму и получить больше возможностей для реализации проектов государственно-частного партнерства. ■

