

Федеральное Собрание Российской Федерации
Совет Федерации
КОМИССИЯ ПО НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКЕ

Информационный бюллетень № 19

Материалы совещания Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике
(г. Сочи)

О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ
ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКОГО ПОРТА СОЧИ
В РАМКАХ ПОДГОТОВКИ
К XXII ОЛИМПИЙСКИМ ЗИМНИМ ИГРАМ
И XI ПАРАЛИМПИЙСКИМ ЗИМНИМ ИГРАМ 2014 ГОДА

17 мая 2011 года

ИЗДАНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

ББК 67.404.2
УДК 347.79
М74

Под редакцией В.А. Попова, Н.К. Максюты

Составители: А.П. Соколов, В.В. Карлашов, П.Г. Степанов

От составителей:

Тексты докладов и выступлений участников совещания
Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике,
состоявшегося в Сочи 17 мая 2011 года,
и представленных к заседанию материалов
приводятся преимущественно в авторской редакции

СОДЕРЖАНИЕ

Список участников совещания	5
---------------------------------------	---

ДОКЛАДЫ И ВЫСТУПЛЕНИЯ

В.А. Попов, председатель Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике Вступительное слово.	8
П.П. Клопотовский, заместитель главы города Сочи Приветственное слово.	9
В.В. Богословский, директор Сочинского филиала ФГУП "Росморпорт".	9
В.А. Попов, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.	17
О.Н. Чекменев, заместитель начальника Управления транспорта и связи администрации города Сочи	18
Н.А. Назина, заместитель Министра спорта, туризма и молодежной политики Российской Федерации	20
В.М. Шеянов, генеральный директор ООО "Порт Сочи Имеретинский"	24
В.Ф. Деркунов, генеральный директор ОАО "Сочинский морской торговый порт"	28
В.Б. Подопрigора, первый заместитель начальника Сочинской таможни по таможенному контролю	32
А.Е. Стороженко, заместитель начальника подразделения ФСО России	36
А.Ю. Андрияннен, руководитель проекта дирекции по координации проектирования и строи- тельства объектов транспортной инфраструктуры ГК "Олимпстрой".	40
В.А. Попов, председатель Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике Заключительное слово.	42

ПРИЛОЖЕНИЯ

Протокол совещания Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике на тему "О ходе строительства объектов инфраструктуры морского порта Сочи в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года	44
Презентация к докладу директора Сочинского филиала ФГУП "Росморпорт" В.В. Богословского	48
Презентация к докладу генерального директора ООО "Порт Сочи Имеретинский" В.М. Шеянова	55
Презентация к докладу руководителя проекта дирекции по координации проектирования и строительства объектов транспортной инфраструктуры ГК "Олимпстрой" А.Ю. Андрияннена.	62

СПИСОК
участников совещания Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике на тему
"О ходе строительства объектов инфраструктуры морского порта
Сочи в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм
и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года"

17 мая 2011 года

г. Сочи

Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации

- | | | |
|----|-------------------------------|---|
| 1. | Попов
Вячеслав Алексеевич | председатель Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике |
| 2. | Максюта
Николай Кириллович | первый заместитель председателя Комиссии
Совета Федерации по национальной морской политике |

Работники Аппарата Совета Федерации

- | | | |
|----|-------------------------------------|---|
| 3. | Карлашов Владимир Владими-
рович | ведущий советник аппарата Комиссии
Совета Федерации по национальной морской политике |
| 4. | Степанов
Павел Геннадьевич | консультант аппарата Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике |

**Аппарат полномочного представителя Президента Российской Федерации
в Южном федеральном округе**

- | | | |
|----|--------------------------------|--|
| 5. | Новиков
Всеволод Васильевич | главный федеральный инспектор по городу Сочи
Краснодарского края аппарата полномочного
представителя Президента Российской Федерации
в Южном федеральном округе |
|----|--------------------------------|--|

Счетная палата Российской Федерации

- | | | |
|----|---------------------------------|--|
| 6. | Жариков
Кирилл Александрович | заместитель начальника инспекции по контролю
за региональными бюджетными инвестициями
Аппарата Счетной палаты Российской Федерации |
|----|---------------------------------|--|

Администрация города Сочи

- | | | |
|----|--------------------------------|---|
| 7. | Клопотовский
Павел Павлович | заместитель главы города Сочи |
| 8. | Чекменев
Олег Николаевич | заместитель начальника Управления транспорта и связи
администрации города Сочи |

Федеральные министерства, службы, агентства
Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий

- | | | |
|----|----------------------------|--|
| 9. | Борщенко
Сергей Юрьевич | заместитель руководителя ГУ МЧС России
по Краснодарскому краю |
|----|----------------------------|--|

Министерство спорта, туризма и молодежной политики Российской Федерации

- | | | |
|-----|---------------------------------|--|
| 10. | Назина
Надежда Александровна | заместитель Министра спорта, туризма и молодежной
политики Российской Федерации |
|-----|---------------------------------|--|

Федеральная служба безопасности Российской Федерации

- | | | |
|-----|----------------------------------|--|
| 11. | Меркурьев
Валерий Арсентьевич | заместитель начальника Черноморско-Азовского
управления береговой охраны ФСБ России —
начальник Службы в городе Сочи |
|-----|----------------------------------|--|

- | | | |
|-----|-----------------------------|---|
| 12. | Сухов
Сергей Анатольевич | начальник эксплуатации, судоремонта и базирования
департамента береговой охраны Пограничной службы
ФСБ России |
|-----|-----------------------------|---|

Федеральная служба охраны Российской Федерации

- | | | |
|-----|----------------------------------|---|
| 13. | Евдокимов
Максим Львович | начальник подразделения ФСО России |
| 14. | Железняков
Алексей Михайлович | начальник подразделения ФСО России |
| 15. | Хватов
Александр Иванович | начальник подразделения ФСО России |
| 16. | Ерофеев
Сергей Анатольевич | заместитель начальника подразделения ФСО России |
| 17. | Моисеенко
Сергей Юрьевич | заместитель начальника подразделения ФСО России |
| 18. | Стороженко
Алексей Евгеньевич | заместитель начальника подразделения ФСО России |
| 19. | Белашов
Сергей Александрович | сотрудник ФСО России |

Федеральное агентство по обустройству государственной границы Российской Федерации

- | | | |
|-----|--------------------------------|---|
| 20. | Башмачников
Юрий Зиновьевич | заместитель начальника Управления обустройства
объектов государственной границы и администрирова-
ния пунктов пропуска Федерального агентства
по обустройству государственной границы Российской
Федерации |
| 21. | Савченко
Иван Иванович | начальник отдела обустройства Управления обустройст-
ва объектов государственной границы и администриро-
вания пунктов пропуска Федерального агентства
по обустройству государственной границы Российской
Федерации |

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта

- | | | |
|-----|------------------------------|--|
| 22. | Попов
Владимир Алексеевич | заместитель руководителя Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта |
|-----|------------------------------|--|

Федеральное агентство морского и речного транспорта

- | | | |
|-----|------------------------------------|---|
| 23. | Ерыгин
Владимир Владимирович | капитан морского порта Новороссийск |
| 24. | Блохин
Вячеслав Анатольевич | капитан морского порта Сочи |
| 25. | Богословский
Василий Викторович | директор Сочинского филиала ФГУП "Росморпорт" |

Федеральная таможенная служба

- | | | |
|-----|-----------------------------------|--|
| 26. | Подопригора
Владимир Борисович | первый заместитель начальника Сочинской таможни по
таможенному контролю |
|-----|-----------------------------------|--|

Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека

- | | | |
|-----|--------------------------------|--|
| 27. | Николаевич
Павел Николаевич | заместитель руководителя Управления Роспотребнадзора
по Краснодарскому краю |
|-----|--------------------------------|--|

Предприятия, компании, организации

- | | | |
|-----|------------------------------|--|
| 28. | Андрияннен
Андрей Юрьевич | руководитель проекта дирекции по координации проек-
тирования и строительства объектов транспортной
инфраструктуры ГК "Олимпстрой" |
|-----|------------------------------|--|

- | | |
|--|--|
| 29. Бабко
Александр Николаевич | директор Южного филиала Союза российских судовладельцев |
| 30. Басин
Олег Ефимович | первый заместитель генерального директора
ООО "Корпорация "Инжтрансстрой" |
| 31. Герасименко
Владимир Викторович | управляющий директор ОАО "Туапсинский морской
торговый порт" |
| 32. Головин
Александр Николаевич | директор Дирекции по координации проектирования и
строительства объектов транспортной инфраструктуры
ГК "Олимпстрой" |
| 33. Голубятников
Сергей Александрович | заместитель генерального директора ООО "Порт Сочи
Имеретинский" |
| 34. Горюхин
Дмитрий Анатольевич | директор по капитальному строительству и развитию
ОАО "Туапсинский морской торговый порт" |
| 35. Деркунов
Владимир Федорович | генеральный директор ОАО "Сочинский морской
торговый порт" |
| 36. Шеянов
Владимир Михайлович | генеральный директор ООО "Порт Сочи
Имеретинский" |

В.А. Попов,
*председатель Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике*

Вступительное слово

Уважаемые коллеги, приветствую всех на территории Сочи. Мы собрались в связи с организацией и проведением здесь XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр. Наиболее актуальным является вопрос о строительстве и развитии объектов инфраструктуры морского порта Сочи. Как известно, постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 года № 991 утверждена Программа строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта, где предусмотрены мероприятия по реконструкции и строительству ряда объектов инфраструктуры морского порта.

С учетом важности данной программы мы проводим совещание по вопросу "О ходе строительства объектов инфраструктуры морского порта Сочи в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года". Наша цель — получить информацию из первых рук, выяснить ситуацию о ходе строительства объектов инфраструктуры порта, определить наиболее важные проблемы и выработать оптимальные подходы к их решению.

Мы должны были выслушать представителей Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот). Но после вчерашнего звонка заместителя руководителя агентства заслушаем представителя ФГУП "Росморпорт" (по всем морским делам).

Кроме того, мы должны оценить перспективы дальнейшего развития порта Сочи после проведения олимпийских игр, в частности организации грузопассажирских перевозок, определения объемов перевалки грузов, а также варианты его функционирования.

Вам роздан, коллеги, проект протокола сегодняшнего совещания. Мы можем в него вносить по результатам работы предложения, определенные коррективы и дополнения. Нарботанное нами сегодня станет основой итогового документа.

Представляю вам моих коллег. Здесь присутствует известный вам первый заместитель председателя Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике Николай Кириллович Максютя, долгое время он был губернатором Волгоградской области. Здесь находятся работники аппарата нашей комиссии — Владимир Владимирович Карлашов и Павел Геннадьевич Степанов. Они готовы принять необходимые предложения и замечания, которые появятся у вас в ходе проведения совещания, все они будут обязательно учтены.

Предлагается следующий регламент: докладчикам предоставить до 20 минут, выступающим — до 8 минут. На реплики или повторные выступления отводить до 3 минут, думаю, этого будет достаточно.

Предоставляю слово для приветствия заместителю главы города Сочи Павлу Павловичу Клопотовскому. Пожалуйста.

П.П. Клопотовский,
заместитель главы города Сочи

Приветственное слово

Добрый день, уважаемые коллеги, уважаемые члены президиума!

Во-первых, хочу поприветствовать всех вас от имени главы города Анатолия Николаевича Пахомова. Во-вторых, сказать спасибо Вячеславу Алексеевичу Попову за то, что совещание проводится у нас в Сочи (что немаловажно), чтобы на месте посмотреть, в каком состоянии и в какой стадии строительства находятся наши объекты, определить основные проблемы, чтобы каждый из присутствующих подал свои предложения, которые должны найти поддержку в Совете Федерации. Нам будет тогда намного легче докладывать Правительству России все эти актуальные вопросы.

Обращаю особое внимание на следующее: нас, как городских руководителей, не касаются полномочия, связанные с морскими перевозками и льготами, так как все строительство в городе происходит на средства федерального бюджета, но возведенное и на время олимпиады, и после будет функционировать для жителей и гостей города. Конечно, мы готовы принимать максимальное участие в строительстве и реализации этих благ, чтобы городу и жителям все осталось. Это касается и организаций пассажирских перевозок, и строительства портопунктов. Основное — это пассажирские перевозки, но важны и грузовые: мы олимпийские объекты построим, но порт Сочи не ориентирован на послеолимпийскую морскую грузовую нагрузку. А тема пассажирских перевозок очень актуальна, и мы готовы здесь потрудиться.

Поэтому необходимо создать соответствующую инфраструктуру в Имеретинской низменности, а также способствовать развитию международных пассажирских перевозок и морского сообщения. Поэтому, Вячеслав Алексеевич, спасибо, что дали мне слово: выслушав специалистов, мы сделаем свои выводы и внесем предложения.

В.А. Попов. Спасибо, Павел Павлович.

Коллеги, приступаем к работе. Слово для доклада предоставляется Василию Викторовичу Богословскому. Пожалуйста.

В.В. Богословский,
директор Сочинского филиала ФГУП "Росморпорт"

Уважаемый Вячеслав Алексеевич, уважаемые коллеги! Я хотел бы остановиться на трех темах. Первая — о ходе строительства олимпийских объектов по пунктам 55, 57, и 59 Программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горнолыжного курорта. Вторая — о развитии морского автопаромного и пассажирского сообщения. И третья — о существующих проблемах и тех, к которым надо готовиться.

По пункту 55 "Морской порт Сочи" программы целью строительства является преобразование порта Сочи в пассажирский порт, предназначенный для обслуживания пассажирских линий местного, зарубежного и круизного назначения, а также обеспечивающий прием и стоянку частного маломерного флота и яхт. Срок строительства определен на 2010—2013 годы. Проект получил все необходимые заключения государственной экспертизы, в том числе экологической. 23 июня 2010 года Федеральным агентством морского и речного транспорта было выдано разрешение на строительство. В настоящее время генподрядной организации по контракту является ООО "Корпорация инжтрансстрой", которая ведет строительство первой очереди объекта. Она включает в себя преобразование территории около 7 гектаров до второго оградительного мола.

Ввод объекта в эксплуатацию полностью ожидается в феврале 2013 года. Общая стоимость первого этапа контракта, поскольку остальная сумма корректируется, составляет 2,56 млн. рублей, в настоящее время строительство идет без отставания от намеченных сроков и планов-графиков. Мы планируем завершить строительство первой очереди в сентябре 2011 года (фактически через 4 месяца).

Если по этому пункту мы имеем в дальнейшем полное понимание по федеральной части того, что мы строим и как будем вводить, то по инвестициям сейчас идут разработки и подбор инвесторов. Наверное, Владимир Федорович Деркунов на этом остановится в своем сообщении.

Другой пункт касается 8 морских терминалов морского порта Сочи (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо и Лазаревское). Здесь восстанавливаются морские пассажирские терминалы для обеспечения вдоль побережья Большого Сочи морских пассажирских перевозок и создается инфраструктура для морских пассажирских перевозок вдоль побережья Краснодарского края.

Сроки строительства установлены на 2010–2013 годы. В настоящее время заканчивается строительство пассажирского пирса и монтаж пункта пропуска портопункта Адлер, заканчивается строительство портопункта Лазаревская, а в июле — августе будет закончено строительство в Мацесте. Все остальные терминалы (пирсы) будут построены и введены в эксплуатацию в 2012 году. Далее должна развиваться соответствующая портовая инфраструктура, необходимая для обслуживания полностью этих терминалов. Генеральным подрядчиком является компания "Дормост". Основной целью строительства в Адлере будет воссоздание судоходства между портопунктами Адлер и Гагра (Абхазия). Одновременно происходит выдергивание свай и подготовка всей инфраструктуры для приема пассажирских судов, катамаранов и "Комет" на прилегающей к этим портовым участкам акватории. Общая стоимость объекта 826 млн. рублей, освоено с начала строительства 157 миллионов.

Добавлю сразу по пункту 57 программы, что делают сейчас Министерство транспорта Российской Федерации, а также Федеральное агентство морского и речного транспорта и ФГУП "Росморпорт".

Наверное, многие сочинцы знают, что буквально три дня назад пришли закупленные в Англии катамараны вместимостью до 250 человек. Вчера мы закончили работы по их растаможиванию. В течение 10–12 дней будут закончены все работы с документами, приведено в порядок техническое состояние, полностью подготовлены пассажирские салоны, утверждены линии, проведена рекламная кампания. Катамараны будут ходить на двух линиях: Сочи — Лазаревское — Туапсе и Сочи — Адлер — Гагра.

25–27 мая планируется работа на месте межведомственной комиссии по вводу пункта пропуска на терминале Адлер для организации сообщения между Россией и Абхазией.

По пункту 59 программы (грузовой район морского порта Сочи в устье реки Мзымта) проектно-изыскательские работы и строительство гидротехнических сооружений ведутся в соответствии с вновь утвержденным планом-графиком, предусматривающем завершение работ в октябре 2011 года.

Строятся гидротехнические сооружения, обеспечивающие защиту от волновых воздействий и безопасность мореплавания на подходах к акватории грузового района. Сроки строительства — с декабря 2008 года по октябрь 2011 года.

Проект прошел все необходимые заключения и согласования. Федеральное агентство морского и речного транспорта выдало разрешение на строительство 10 декабря 2008 года, строительство этого самого крупного проекта осуществляется в два этапа.

Генеральный подрядчик первого этапа строительства — инженеринговая компания "Трансстрой". Генеральный подрядчик второго этапа — ООО "Корпорация "Инжтрансстрой".

Совместно с ответственным исполнителем по порту Сочи Имеретинский разработан и утвержден совмещенный график строительства грузового района морского порта Сочи

в устье реки Мзымта. На юго-западном молу выполнены погружение свай и монтаж ригелей на 7-й и 15-й секциях. На берегоукреплении вертикального типа выполнены бетонные работы, завершено погружение свай и укрепление откосов, обустраиваются верхние строения. Устройство покрытий будет завершено после завершения строительно-монтажных работ.

С чем связаны некоторое отставание от графика и технологические сложности? Есть несколько причин. Вы знаете, у нас после известного шторма пришлось изменить проект и усиливать конструкции. К тому же осталось очень много техногенных препятствий непосредственно в акватории, их выемка представляет сложный инженерно-технический процесс. И не все поддается воздействию тех предпроектных решений, которые были проработаны. Это затрудняет обеспечение своевременного ввода в эксплуатацию и нормальной полноценной работы порта Сочи Имеретинский.

Для развития порта необходимо приложить усилия всем структурам, включая транспортную дирекцию ГК "Олимпстрой", чтобы основной грузопоток, разгружая автомобильную дорогу, направлять на паромы. Думаю, в июле мы обеспечим открытость порта со стороны основных входных ворот и его качество порта-убежища, чтобы неблагоприятная погода не оказывала зимой негативного воздействия на его работу: паромы или простаивали неделями в ожидании подхода в Новороссийске, или их приходилось выводить на якорную стоянку.

К вопросам общего порядка именно для обращения в Аппарат Правительства Российской Федерации я бы отнес, конечно, определенную специфику места, где находятся порт Сочи Имеретинский и портопункт Адлер. Если надо ввести пункт пропуска и сделать нормальной работу в порту Сочи Имеретинский, мы должны понимать, что судовладельцы сегодня не имеют в основе государственную финансовую поддержку, и все они тщательно считают деньги, фиксируют часы простоя. Конечно, требуют отдельного рассмотрения варианты не всегда понятного, непредсказуемого закрытия моря при пролетах литерных бортов. Если мы считаем, что порт должен бесперебойно работать, наверное, надо отработать систему, когда море не должно закрываться на несколько часов, а то и на целый день, полностью нарушая структуру как пассажирских, так и грузовых перевозок.

Какие я вижу проблемы на федеральном уровне и непосредственно для строительства олимпийских объектов города Сочи? Налицо дефицит поступления инертных материалов через единственную автомобильную дорогу, связывающую Сочи с Туапсе, Краснодаром, отсюда и выход на Новороссийск. Дорога эта, безусловно, не рассчитана на такой грузопоток, ее пропускная способность недостаточна. К тому же в июне загрузка увеличивается процентов на 30–35, как мы считаем, из-за наплыва легковых автомобилей отдыхающих. В качестве пути решения хотелось бы внести в протокол рассмотрение возможности открытия автопаромной линии (именно для пассажиров и их легковых автомобилей) на линии Геленджик — Сочи — Имеретинка для разгрузки автомобильной дороги. Потому что летом время проезда до Новороссийска достигает 6, а то и 8 часов.

Безусловно, это требует при заключении контракта на автопаромное сообщение активизации работы с ГК "Олимпстрой", транспортными и строительными компаниями по привлечению всех грузов на порт Сочи Имеретинский со стороны Новороссийска. В районе Геленджика надо выбрать нормальное место для грузового двора, где можно размещать фуры. Потому что психология водителей такова, что они стараются в любом случае находиться рядом с грузом. Поэтому мы сделали все возможное: привлекаем еще один паром, где предусмотрены пассажирские места, совершенствуем расписание, применимое именно в этой системе пассажирского и грузового сообщения. Мы отрабатываем вопросы размещения людей, билечивания пассажиров, безопасности морских объектов с точки зрения антитеррористической защищенности (есть уязвимые места).

В.А. Попов. Спасибо.

Коллеги, есть вопросы? Пожалуйста.

Из зала. Василий Викторович, насколько я помню, в 1970-х годах решением Совмина СССР морской порт Сочи был признан во временном варианте международным, для обслуживания круизных туристов. По тексту протокола указано увеличение морских перевозок в Абхазию. Но пункт пропуска совершенно не обустроен, и можно ли его называть полноценным пунктом пропуска, когда там испытывают большие сложности контрольные службы? Это пограничники, таможенники, сотрудники Россельхознадзора, фитосанитарного надзора и иных служб. Как в этом отношении будут обстоять дела и какие меры предпринимаются?

В.В. Богословский. На сегодняшний день было предложено две схемы расположения пункта пропуска в Адлере. Вы правы, мы не можем назвать полноценным терминалом этот пункт пропуска. Это пока временная схема, программа строительства восьми пассажирских терминалов забуксовала из-за того, что фактически мы вводим не терминалы, а пирсы.

У нас был инвестор — ООО "Донинвест", масштабно взявшее на себя все проекты, включая решение земельных вопросов, на территории, прилегающей к морским терминалам. Компания долгое время официально находилась в списке инвесторов олимпийской программы согласно постановлению Правительства России № 991. Обустройство всех пунктов пропуска и морских терминалов, строительство мини-морвокзалов в каждом пункте предусматривало как раз инвестиции компании "Донинвест". Присутствующие здесь знают, что компания оказалась несостоятельной. Думаю, ее либо уже сняли, либо в ближайшее время снимут с проекта.

Потому что со стороны инвестора не выполнено ни одно из обязательств, кроме оформления на себя земли: ни в части создания и покупки пассажирских судов, ни по обустройству и размещению пассажиров, а также строительству гостиниц и moteлей. Поэтому если мы говорим о государственной программе и понимаем, что нам надо выполнять эти задачи, конечно, этот год для нас будет достаточно трудным. Безусловно, мы запустим грузопассажирскую линию, пустим по ней вот эти новые закупленные современные (английские) суда, постараемся обеспечить максимально безопасность перевозок, но все должны понимать, что рассчитывать особенно не на кого.

На совещании 9 апреля заместитель Министра транспорта Виктор Александрович Олерский поставил задачу разработать концепцию строительства пассажирских терминалов и обеспечения безопасности людей, защиты от снега, дождя, возможности оказания скорой медицинской помощи. Мы понимаем, чем чревато скопление множества людей даже для посадки на один катамаран (порядка 300), да еще с детьми и пожилыми под солнцем или дождем.

Поэтому ФГУП "Росморпорт" в лице Сочинского филиала разработало предварительный проект, направив его в центральный аппарат. При ускоренном рассмотрении вопроса мы готовы даже раздробить его на инвестиционные составляющие по каждому терминалу, и в рамках общей концепции выполнить пункт о привлечении инвесторов. По пяти терминалам такие переговоры уже ведутся, есть определенные и заявленные инвесторы. Если это будет поручено Сочинскому филиалу, мы за 6—8 месяцев выполним эту программу, во всяком случае, к следующей навигации готовы на четырех терминалах поставить и ввести в строй типовые морские вокзалы. Это может быть как совмещенная программа в рамках государственно-частного партнерства, так и непосредственно (если минимизировать) только пока за счет "Росморпорта". Мы готовы при наличии соответствующего поручения взять на себя эту работу и провести ее на месте.

Что касается морского вокзала в Сочи, да, было принято решение, которое, возможно, многих жителей Сочи не совсем устраивает. Но пока является фактом то, что морвокзала не существует, его просто нет. Наверное, надо исходить из того, чтобы сейчас принять экстренные меры совместно с администрацией города, создав временный павильон для размещения людей, билетных касс, экскурсбюро, медицинского пункта с соблюдением элементарных санитарно-бытовых норм. Жалобы в первую очередь посыплются, конеч-

но, в городскую администрацию и к нам на места. Мы готовы эту работу, если экстренно будет поручено, сделать до 1 июля. Все это можно поставить и при согласовании с городом реально вписать в общий архитектурный стиль морского вокзала быстровозводимые сооружения (без размещения людей).

У нас "Кометы" ходят и зимой, сейчас с весны начали они ходить. Вы знаете, что март был очень прохладный в Сочи: были ветра и сильные дожди. Мне приходилось открывать морвокзал, выставить охрану, но людей с маленькими детьми, которые по 8—10 часов ожидали отход "Кометы", мы туда запускали. Но каждый раз работать в таком полувоенном режиме, я считаю, неправильно. В принципе это можно решить и надо решать сейчас.

В.А. Попов. Николай Кириллович Максютя, пожалуйста.

Н.К. Максютя. Василий Викторович, Вы все время говорите о "Кометах". А разве не было возможности подать заявку нашим судостроителям, чтобы заранее построить 2—4 корабля, а не покупать катамараны за границей?

В.В. Богословский. Вопрос абсолютно правильный и своевременный. Как я сказал, строительство пассажирских морских такси было запланировано в программе компании "Донинвест", которая выиграла этот конкурс. Все это должна была сделать указанная компания, включая в качестве пассажирской части обеспечение перевозок, поступление судов и обустройство наземной составляющей. Перед "Росморпортом" была поставлена задача, которую мы выполняем, как я считаю, качественно и в срок, — построить гидротехнические сооружения. Мы их строим и вводим в эксплуатацию. Но, безусловно, мы вынуждены работать сейчас в экстренном режиме с пограничными и таможенными службами, привлекать рабочие группы, чтобы создать условия для международного сообщения. Раньше об этом не было речи.

Дальнейшая опытная эксплуатация покажет эффективность маркетинговой работы по пассажиропотоку, которая уже проведена. Около 600 тысяч человек мы можем перевезти в рамках этого пассажирского сообщения за сезон. Дальше, наверное, будет поставлен вопрос перед руководством.

Из зала. То есть вы надеялись на инвестора, а сами, как юридическое лицо, заявку на строительство не давали.

В.В. Богословский. Мы заявку на строительство не давали, потому что это не функции "Росморпорта".

В.А. Попов. Надежда Александровна, пожалуйста.

Н.А. Назина. Меня волнует вопрос, будет ли предусмотрено при реконструкции и строительстве портопунктов принятие крупных туристских паромов? Потому что если мы начинаем этот город позиционировать как международный курорт, соответственно, должен расти быстрыми темпами круизный туризм, он очень востребован. Например, есть Петербургский морской фасад, и мы видим прибытие огромного количества туристов. Конечно, в рамках программы развития Черноморского побережья возможен существенный приток туристов. Понятно, что город небольшой, улицы узкие, поэтому под прибытие сразу 2 тысяч туристов на пароме должна выстраиваться логистика, развиваться другие виды транспорта. Но остается фактом: если для проведения Олимпиады построим здесь гостиницы, сформируем туристическую инфраструктуру, то нужно продумать и то, чтобы мы могли принимать и международные туристские паромы. У нас для иностранных туристов введен безвизовый режим на 72 часа, что обеспечит очень хороший приток туристов на все прибрежные территории. Вопрос: будут ли приниматься здесь крупные 17-палубные паромы?

В.В. Богословский. Они, конечно, будут приниматься и уже принимаются. Это больше касается вахты Владимира Федоровича Деркунова, мы постоянно с ним на связи, прорабатываем этот вопрос с инвесторами и судоходными компаниями. Поскольку строительство инфраструктуры как инвесторами, так и федеральной властью предусматривает как и строительство морского вокзала, обустройство прилегающей территории и инфраструктуры для размещения и приема туристов (торговые центры, расчистка набереж-

ной), думаю, все это более подробно сможет осветить генеральный директор порта. Мы свою часть (федеральную) построим, обеспечим сдачу объектов второго этапа, и, безусловно, окажем всяческое содействие компаниям-операторам в плане регулирования вопросов и координации со всеми государственными структурами. Но все-таки основная часть здесь (именно бизнес-проекты) остается за ОАО "Морской порт Сочи".

Н.А. Назина. Меня тоже интересует яхтенный туризм.

В.А. Попов. Владимира Федоровича в списке выступающих нет. Но у нас демократия, мы с вами советовались, и я решил: готовьтесь к выступлению, чтобы ответить на все вопросы.

Владимир Федорович, пометьте для себя — ответить на этот вопрос. Мы и других слушаем, но наверняка возникнет необходимость ответить именно Вам.

У меня было три вопроса к Василию Викторовичу Богословскому.

Вы упомянули в своем сообщении о предложении по загрузке легкового автотранспорта в рамках паромного сообщения. И вчера мы об этом говорили, когда смотрели переход, и сегодня Вы упомянули. А Геленджик по береговому обустройству готов обеспечить загрузку и выгрузку автотранспорта? Есть ли для этого место или это еще идея, которая требует проработки?

В.В. Богословский. Это идея, которая требует проработки. Возможность такая есть, нужен грузовой двор.

В.А. Попов. Понятно. Вы считаете, что там потенциальная возможность есть. Этот вывод базируется на ваших личных представлениях или на каких-то предварительных обсуждениях?

В.В. Богословский. Базируется на знании экономики работы автопассажирских паромов и на опыте работы паромов в Европе вообще.

В.А. Попов. Меня интересуют конкретно возможности Геленджика.

В.В. Богословский. Люди, эксплуатирующие сейчас паром, сталкиваются с трудностями, несмотря на большую помощь со стороны администрации Новороссийского морского порта. Главные трудности в том, что Новороссийск очень забит разными видами транспорта. И он довольно далеко находится, поэтому нужны накопительная площадка и причал где-то поближе, между Новороссийском и Туапсе.

В.А. Попов. Понятно. То есть эта идея еще требует проработки.

В.В. Богословский. Да, она прорабатывается сейчас.

В.А. Попов. Хорошо. Перехожу ко второму вопросу. Когда мы осматривали терминалы, пирсы, в частности, в Адлере, где должен быть пункт пропуска типа вокзала (не знаю, как это назвать), мы говорили про "крылья". И потому что там сейчас собираются в глубине вроде бы что-то делать, а справа и слева, с моей точки зрения, пространство не используется. Здесь уже решение принято или это еще обсуждаемая тема?

В.В. Богословский. Да, решение уже принято. В свое время было предложение "Росморпорта" согласовать предложенную схему размещения на "крыльях" как более удобный вариант. Но Росграницей было принято решение делать такой пункт на пирсе. Мы посмотрим в течение этой навигации, как отработать эту схему. Если действительность покажет, что она совсем неудобная, то возможна недорогая быстрая переукладка, достройка корневой части пирса. Затем передислокация вагончиков для размещения пассажиров и строительство морского терминала на "крыльях" из стекла и бетона. Все вполне возможно сделать быстро, это проработано. Мы готовы сделать эту работу с учетом итогов этой навигации.

В.А. Попов. То есть Вы предлагаете сделать нечто временное, а у нас, как известно, временное — это самое-самое постоянное. Здесь присутствуют представители Росграницы?

Из зала. Да, присутствуют.

В.А. Попов. Вы готовы ответить на этот вопрос?

Из зала. Мы тоже посмотрели на месте, как это выглядит...

В.А. Попов. Извините, я прерву, чтобы нам не "расплываться", и задам вопрос более конкретно. То есть у вас здесь разошлись мнения с "Росморпортом", если я правильно понял. "Роспорпорт" предлагает делать на набережной, по пляжу, немножко вправо или влево.

В.В. Богословский. У нас было предложение, которое поддержали в свое время и таможенные, и пограничные службы Сочи: сделать по размещению просто пункты пропуска.

В.А. Попов. Понятно. Вы уже сказали, что Росграница приняла другое решение.

Из зала. Нет, в данном случае мы посмотрели, как это все выглядит, и мы придерживаемся того же решения.

В.А. Попов. Вот видите, как хорошо. Значит, уже есть польза от сегодняшнего совещания — появилось более трезвое решение. Потому что для меня, когда я был там, решение просто очевидно. То есть, видите, позиции сошлись.

В.В. Богословский. Наши здесь-то сошлись, но надо, чтобы они сошлись наверху.

В.А. Попов. Хорошо. Тогда уж работайте в этом направлении.

Владимир Владимирович Карлашов, пометьте для себя этот вопрос, чтобы мы тоже рассмотрели его в Москве с руководством Росграницы. Спасибо, что на этот вопрос ответили.

Следующий вопрос. Мне не в первый раз приходится слышать о назначенном или фактическом (не знаю) виновнике многих возникших бед. Я имею в виду компанию "Донинвест", который загубил это, загубил то. Из всех присутствующих не виноват никто, а виноват во всем "Донинвест".

Тогда у меня вопрос к Вам: кто конкретно отобрал "Донинвест" в инвесторы таких объемных ресурсных планов? Сразу помогаю по аналогии: ответьте на вопрос, выбрав один вариант из пяти возможных (есть такие опросные листы). Кто у нас это может? "Олимпстрой" — раз, Росморречфлот — два, Правительство Российской Федерации — три, правительство Краснодарского края — четыре... Понятно, да?

В.В. Богословский. Принимает решение Правительство Российской Федерации, наверное, на основании итогов конкурса.

В.А. Попов. Так кто же конкретно? Не вообще комиссия такая-то, а кто допустил промах при отборе инвестора?

В.В. Богословский. Вячеслав Алексеевич, сейчас я затрудняюсь ответить на этот вопрос. Потому что с самого начала я не был участником.

В.А. Попов. А кто может ответить? Подскажите, где я найду ответ?

В.В. Богословский. Думаю, надо поискать его в аппарате Дмитрия Николаевича Козака. Скорее всего, там, потому что все время шли оттуда, активные выступления и картинки госпожи Богзы, рассказывались вот эти сказки про проекты с показом договоров о намерениях и так далее. Все это формировалось достаточно хаотично, многие следили за отбором масштабного инвестора, но, наверное, не оценили его возможности. Сами идеи этого инвестора были неплохие.

В.А. Попов. Нет, про идеи мне не надо, если даже один президиум их выскажет, хватит на 200 лет. Меня же интересует, кто конкретно выбрал. Я так понимаю, что генеральных, мощных, инвесторов у нас тут три, да? И "Донинвест" тоже оказался среди них. Понятно, что меня отсылают в аппарат Козака. Из присутствующих никто не может помочь правильному направлению поисков, того, кто ошибся, мягко говоря? Потому что слишком часто звучит, что виноват "Донинвест", что загубили, а время потеряли. То есть получается, что там, в Правительстве?

В.В. Богословский. Вы знаете, я с октября исполняю обязанности директора Сочинского филиала "Росморпорта", и как минимум раз в месяц этот вопрос поднимается в Росморречфлоте на совещаниях у Белозерова, в министерстве на совещаниях у Олерского, также выносятся раз в квартал (дважды на моей памяти) в аппарате Дмитрия Николаевича

ча, но, к сожалению, решение о снятии "Донинвеста" с проекта не принято. Если оно состоялось, то, возможно, на днях.

В.А. Попов. То есть документа, подтверждающего снятие "Донинвеста", пока нет?

В.В. Богословский. У меня его нет, я его не получал, хотя обращения наши были неоднократно.

В.А. Попов. У Вас его нет, понятно. Федеральный инспектор не поможет в этом вопросе?

Из зала. Нет, я не в курсе.

В.А. Попов. Есть информация? Пожалуйста.

Из зала. 25 февраля было принято решение о расторжении инвестиционного договора соглашения с "Донинвестом", что и было выполнено в срок. Реально соглашение расторгнуто 15 марта 2011 года.

В.А. Попов. Значит, соглашение расторгнуто. А объемы строительства, планы деньги и все имущество кому передано?

Из зала. Деньги никому не переданы.

В.В. Богословский. Денег нет, просто нет.

Из зала. И с нашей стороны их не было, со стороны федерального бюджета они тоже не выделялись.

В.А. Попов. Понятно. А объемы, которые запланированы были под этого инвестора, кто взял на себя?

В.В. Богословский. Никто не взял.

В.А. Попов. Что же этот инвестор планировал? Потому что говорят: это не получилось, потому что был "Донинвест", то не получилось, потому что он же. Так кому же передано вот это, то и что-то еще? Кто же и что загубил?

Из зала. Сейчас это никому не передано, но решение об отзыве принято. Есть достаточно конструктивные предложения со стороны Росморречфлота о том, чтобы этот конкретный пробел восполнить силами федерального агентства.

В.А. Попов. Но решения такого еще нет? Есть только предложение, чтобы федеральное агентство взяло эту часть на себя?

В.В. Богословский. Мы, Сочинский филиал, в экстренном порядке сами разработали, концепцию выхода из этой кризисной ситуации (считаю, что она именно такая, потому что людей завозить будет некуда и негде их размещать, а пассажирскую линию мы запускаем). Мы готовим два варианта. Первый: в ускоренном плане за счет "Росморпорта" построить и поставить на пирсах навесы с билетными кассами и так далее. Но он в принципе, кардинально, вопрос не решит, потому что в 2012 году вступит в действие определенный регламент, который нам нужно будет выполнять (ряд вопросов антитеррора, защиты пассажиров и так далее). В экстренном порядке обсуждается в "Росморпорте" строительство таких навесных сооружений, устройство билетных касс, установка милицейских постов, но все по минимальному варианту.

Второй вариант, который мы подали, с двухэтажным размещением миниморвокзалов на "крыльях" портопунктов, которые можно сделать быстро. К следующей навигации по согласованию с администрацией города Сочи подготовим в едином стиле, чтобы общий вид выдерживался. Эту концепцию мы направили в центральный аппарат, ожидаем определенный ответ. Если он будет положительным, то у нас готовы здесь действовать местные инвесторы на каждый отдельный портопункт (по вводу его в действие). Но только при условии, если это будет поручено (подчеркиваю) нам и мы на месте будем решать эти вопросы непосредственно с городом. Если нам передадут верхнюю ступень больших согласований, мы готовы в принципе этот вопрос решить.

В.А. Попов. Спасибо, Василий Викторович, за ответы на мои вопросы. Если у коллег больше нет вопросов, присаживайтесь, пожалуйста.

Я предоставляю слово Владимиру Алексеевичу Попову. Пожалуйста.

Уважаемые коллеги, друзья! Свою деятельность мы тоже планируем в соответствии с существующей программой. Мы регулярно бываем на объектах. Понятно, что элементы "кошмара бизнеса" мы не проявляем, потому что наша компетенция ограничивается только "завершенкой", а ее здесь как раз маловато. Дальше идет уже компетенция строительных организаций, которые сами (своими силами и ресурсами) осуществляют так называемый технический контроль.

От чего хотелось бы предостеречь? Мы с большим удовлетворением воспринимаем то, что Василий Викторович тоже работал в надзорном органе и прекрасно понимает, что такое закон, и можно ли его нарушать или нет. К сожалению, бизнес этого не понимает. И когда возникает какая-то коллизия, бизнес почему-то надзорный орган уговаривает: "А дайте нам разрешение". А что это значит — дать разрешение на нарушение закона? Конечно же, нет.

Я так понял, Василий Викторович, что 27 мая вы планируете открыть пассажирские линии, да? Думаю, вы не успеете, потому что забыли об одном — это лицензирование пассажирских перевозок на море. Вы должны выбрать надежную компанию.

Но у вас в "Росморпорте" есть такая лицензия. Если будете собственными операторами этого бизнеса, флаг вам в руки. Единственное, надо будет добавить только район ведения этой деятельности. Если это будет иной оператор, то вы в условиях, которые оговариваете, на первое место должны ставить наличие у него лицензии. В противном случае все затягивается, осуществлять незаконное предпринимательство вам никто не позволит, как и тому оператору, которого выберете. Это очень важная деталь, обратите внимание на это, пожалуйста.

Мы знаем, что у нас делается на объектах, мы видим ситуацию с выгрузкой и погрузкой судов, так как плотно контактируем с морской администрацией. И мы говорим о том, что обеспечены элементарные условия безопасности мореплавания в акватории.

В связи с этим возникают так называемые хотелки, потихонечку, когда строительные организации (подрядчики) и инвесторы будут завершать ту или иную работу на том или ином объекте, мы будем стараться, чтобы эти временные средства навигационного обеспечения (СНО), временные условия плавания переходили уже в постоянные.

На сегодня серьезных претензий у нас нет. Но я по-товарищески предостерегаю Василия Викторовича: пожалуйста, обратите внимание на лицензии, разрешающие пассажирские перевозки. Потому что вышел федеральный закон № 99-ФЗ об изменении лицензирования отдельных видов деятельности, он вступает в силу 3 ноября сего года.

Но, во-первых, 1 июля вступает в силу пункт этого закона о лицензионном контроле, где есть кое-какие новации в пользу лицензирующего органа (в плане "покошмарить" бизнес), во-вторых, те лицензии, которые раньше выдавались отдельно на перевозку на море и по рекам пассажиров, опасных грузов, все это соединено в одном — пассажирские перевозки на море и по рекам.

Более того, в законе есть отсылка, где говорится о том, что если в ближайшее время выйдет закон о страховании ответственности перед третьими лицами на море, то все морские лицензии отменяются, кроме таковых на перевозку пассажиров. То есть эта лицензия останется неизменной всегда. Ситуация очень серьезная.

В.А. Попов. Спасибо, Владимир Алексеевич. Вопросов нет? Пожалуйста. Василий Викторович, имеется в виду технический регламент? Да, технический регламент вступает в силу 16 августа текущего года. Поэтому Минтранс России подготовил к нему ряд подзаконных нормативных актов. Но регламент прописывает общие условия работы, той или иной деятельности. А законы и положения о лицензировании отдельно, иным образом регулируют определенный вид деятельности. Морскому регламенту дали срок — год

до ввода в действие с момента опубликования, а регламент о внутренних водных путях вступает в силу по истечении 18 месяцев (в феврале 2012 года).

Есть вопросы? Нет. Идем дальше, слово имеет Олег Николаевич Чекменев. Пожалуйста.

О.Н. Чекменев,
*заместитель начальника Управления транспорта
и связи администрации города Сочи*

Уважаемый Вячеслав Алексеевич, уважаемые коллеги! Хотелось, конечно, побольше сказать, но Василий Викторович уже затронул многие вопросы, которые я хотел осветить. Поэтому я буду краток.

Администрация города Сочи считает, что для осуществления надежных морских пассажирских перевозок необходимо решить три проблемы. Первая — приобретение качественного и комфортабельного парка судов, а также создание необходимой береговой инфраструктуры и разумной ценовой политики перевозок.

Во исполнение постановления Правительства Российской Федерации в 2010 году было открыто регулярное сообщение с Республикой Абхазия. Но из-за недостаточной информационной работы перевозчика и его не особо большого желания осуществлять данные перевозки было выполнено всего 2 рейса, остальные по тем или иным причинам были отложены. Причины таковы: неправильная ценовая политика и слабый пассажиропоток из-за недостаточного информирования населения и туристов.

В 2010 году компания "Маринсервис" открыла такую услугу, как морское такси (все-го 2 небольших катера вместимостью 5—6 человек). Но ценовая политика не была разумной, поэтому услуга эта не стала популярной в Сочи, а катера стояли у причала.

Поэтому потом в порт пришли 2 новых катамарана на 250—300 пассажирских мест. А фирма-оператор "Логин", которая у нас работает, является крупным перевозчиком. Согласно информации директора компании она тоже доставит 2 катамарана вместимостью 35—40 человек. Да еще планируют построить несколько катамаранов. Поэтому перевозки приобретают "человеческое лицо" (по качеству судов), будет обеспечена и безопасность перевозок, но вопрос о ценовой политике остается.

А фирма "Донинвест", о которой все говорили, мягко говоря, 2 года только красиво рассказывала всем о том, какая она хорошая и крупная, как и что она здесь пострит. Конечно, у нее были красивые проекты и заманчивые перспективы, она везде их показывала, фактически вводила всех в заблуждение. Планировалось приобрести 21 судно: 3 из них вместимостью до 100 мест и 3 — до 255 мест, остальные — вроде упомянутых морских такси.

Но ни одного судна на сегодня ею не было приобретено. Также планировалось ее участие в качестве инвестора в строительстве портопунктов, их зданий и сооружений. Но ни одного гвоздя данной фирмой не было забито, и ничего не было сделано в строительстве.

Возникает еще вопрос, касающийся расторжения с ней договорных отношений. Но руководитель этой фирмы Ирина Павловна Богза — очень серьезная женщина, и я боюсь, как бы мы не погрязли в возможных судебных разбирательствах. Допустим, возникнет ситуация, что начнутся суды, а работы могут быть приостановлены. Сами понимаете: когда идут суды, что-то требуется доказывать, показывать, прекращать и так далее.

Василий Викторович сказал, что у нас есть местные инвесторы, может быть, даже на те портопункты, которые не вошли в олимпийское строительство. Если есть инвесторы, их надо восстанавливать, так как без создания береговой инфраструктуры и реконструкции этих портопунктов трудно наладить нормальную работу того же морского такси. Какую цель ставит для себя город? Чтобы морские перевозки стали альтернативой частью общественного пассажирского транспорта Сочи в курортный сезон. Чтобы, приехав в Со-

чи, любой человек мог выбирать: ехать ли автобусом, электричкой, морским такси или морским трамвайчиком, добираться, допустим, от Магри до Веселого либо по морю, либо железной дорогой, либо автотранспортом. Это, конечно, поможет снять напряженность на нашей дорожной сети. Вы прекрасно знаете, как трудно у нас сейчас ездить, какие возникают пробки. Поэтому если заработают морское такси, морские трамвайчики, да еще при нормальной ценовой политике со стороны перевозчиков, то часть пассажиропотока (и немалая) летом перейдет на морской транспорт. Люди будут добираться из одного пункта в другой морским транспортом.

С декабря 2010 года начата полномасштабная реконструкция и строительство морского порта Сочи. Но об этом Владимир Федорович Деркунов расскажет лучше, это его епархия. Администрация города надеется, что порт своевременно закончит все работы. И очень бы хотелось, чтобы он стал базовым для круизов по Черному и Средиземному морям, а сюда заходили бы большие суда. Соответственно, будет создан новый турпродукт для обеспечения, скажем так, отдыха в сочетании с морскими путешествиями. И когда это сбудется, думаю, что в Сочи приедет большое количество желающих и отдохнуть, и заодно уйти куда-нибудь в плавание и вернуться обратно.

Еще одно у нас есть дотирование общественного автомобильного транспорта. Но это затрата муниципальная, средства идут из этого бюджета на покрытие межтарифной разницы между себестоимостью проезда и стоимостью билета.

Скорее всего, здесь дотировать должна федеральная составляющая, но никак не муниципальная: она масштабное дотирование явно осилить не сможет.

В.А. Попов. Всеволод Васильевич Новиков, пожалуйста.

В.В. Новиков,
главный федеральный инспектор по городу Сочи

Олег Николаевич, немножко не по теме, прошу меня простить. Будет ли в этом году и в последующие годы проходить перевозка паломников морским путем?

О.Н. Чекменев. Насколько я помню, у нас она не запрещалась.

В.В. Новиков. Да, не запрещалась, но нужно действовать и Управлению по взаимодействию с правоохранительными органами.

О.Н. Чекменев. С правоохранительными органами, конечно.

В.В. Новиков. И надо бы общественным организациям подключаться. Потому что творится безобразие, например, у нас на площади, когда перемещаются большие массы людей. Надо как-то и городу подключаться, например, размещать их в гостинице, создавать приемлемые условия, люди они пожилые. Обращаю внимание: масса людей скапливается на площади, а из-за погодных условий порой своевременно суда не могут выйти. Никаких условий не создано, понимаете? Создается взрывоопасная ситуация с мусульманскими паломниками, которые совершают хадж в Мекку.

О.Н. Чекменев. Управление по взаимодействию с правоохранительными органами и общественными организациями заранее начинает эту работу, выдает квоты по согласованию с "Росморпортом" и НТП, сколько можем перевезти и какие это будут корабли.

Но иногда получается так, что организации, организующие паломничество, не прислушиваются к нам и посылают гораздо большее количество людей, почему и возникает у нас трудности. Слава Богу, не было еще очень серьезных ситуаций, но есть недовольные тем, что не смогли уплыть конкретным пароходом. И поэтому приходится...

Из зала. Палатки, которые устанавливаются на площади, не красят город. Тем более что там были 70-летние старики.

О.Н. Чекменев. Я понял, о чем вы говорите. Примем к сведению.

В.А. Попов. Есть еще вопросы — пожалуйста. Нет вопросов.

Из опыта работы нашей комиссии: нам пришлось много поехать и по Европе, и по России и посмотреть, как осуществляется наше общее намерение пустить морские трамвайчики для пассажирского сообщения вдоль побережья. В былые годы, которые принято теперь ругать (сейчас, правда, меньше) вдоль побережья Сочи тяжело было пловцам, потому что им мешали плавать проходящие корабли. Заплывешь, бывало, подальше, и уже крути головой, потому что много было всевозможных пассажирских судов. Сейчас этого нет. Понятно. Это фантазии — достичь именно такого короткоплечевого сообщения без государственной поддержки, без дотаций, о чем было сказано. Я говорю это на основе опыта работы нашей комиссии и международного. Мы знаем, как это делается в Финляндии и других балтийских странах, наших бывших республиках. Без дотаций организацию этого вида транспорта задачу не решить. А мы продолжаем делать стратегическую ошибку, из-за чего я в свое время ругался с господином Грефом в Питере: нельзя задачи ставить "под деньги". Если ставить их "под деньги", в конечном счете это будет топтание на месте, значит, стагнация. Надо деньги изыскивать под стоящие задачи. Деньги — это инструмент, а не главный аргумент, под который нужно ставить задачи (ни в коем случае). Денег никогда не будет хватать, денег всегда будет недостаточно, поэтому их нужно изыскивать под стоящие задачи. И если говорить конкретно об этом пассажирском сообщении вдоль побережья, то без дотации края, города, может быть, и федеральной (хотя это уже другой разговор), без такой постановки задачи, она решена не будет. Будут правильные разговоры, красивые картинки будущего, но все будет стоять на месте. Властям надо обязательно исходить из того, что здесь должны быть затраты всех ветвей власти согласно своих полномочий. Обращаю на это особое внимание. Считаю, что это один из ключевых моментов организации пассажирского сообщения вдоль побережья. Как правильно говорит Владимир Алексеевич, это обязанность казны. Поэтому, пожалуйста, прислушайтесь к нашему мнению.

Прозвучало, что Сочи станет центром туризма даже на Средиземноморье и так далее.

Здесь присутствует Надежда Александровна Назина, заместитель министра. Пожалуйста, Вам слово.

Н.А. Назина,
*заместитель Министра спорта, туризма
и молодежной политики Российской Федерации*

Уважаемый Вячеслав Алексеевич, уважаемое высокое собрание! Вначале я хочу поблагодарить за приглашение участвовать в обсуждении таких важных для туризма вопросов. Отрадно, что Совет Федерации действительно проводит очень большую работу и оказывает содействие органам исполнительной власти в развитии именно инженерной инфраструктуры, позволяющей нашим городам достичь высокого уровня развития и направленной на улучшение качества жизни населения.

Я коснусь вопросов развития туризма, потому что обустройство порта Сочи, развитие именно Черноморского побережья для водного туризма имеет очень важное значение.

Туристская отрасль в прошлом году стабилизировала основные показатели и объемы туристических потоков. По данным Росстата, в прошлом году выездной турпоток составил 13,1 миллиона человек (рост — 38 процентов) въездной турпоток — 2,4 миллиона (рост — 14,3 процента), и внутренний поток — 32,1 миллиона человек (рост — 1 процент). После кризиса даже эти скромные цифры развития внутреннего и въездного туризма довольно-таки значимы.

Доля туризма в ВВП России с учетом смежных отраслей достигла 6,5 процента. Вы знаете, что индустрия туризма имеет очень высокий мультипликативный эффект, при

создании одного рабочего места в туристической индустрии создается 5 дополнительных рабочих мест, что способствует развитию других отраслей экономики.

Приведенные статистические данные свидетельствуют о том, что значение туризма в экономике страны растет, а работа этой отрасли стабилизировалась после экономического кризиса.

Значительный природный потенциал, богатое культурно-историческое наследие, разнообразие национальных традиций многочисленных народов нашей страны позволяют развивать практически все виды туризма, в том числе морские и речные круизные маршруты.

Морские круизы — один из самых популярных видов туризма в мире, да и в России тоже. Известно, что круизный тур лучше купить за полгода, потом его заказать практически невозможно.

Морской туризм — быстрорастущий сектор туристского рынка. За 20 лет количество туристов, выбравших этот вид отдыха, увеличился почти в 2 раза. По оценке Всемирной туристской организации, в 2010 году эта цифра превысила 14 миллионов.

По данным Европейского круизного совета, основную часть круизных туристов составляют американцы (73 процента), 21 процент у европейцев. Сходя на берег, 77 процентов туристов посещают музеи, места развлечений и отдыха, 66 процентов совершают экскурсии самостоятельно, 46 процентов делают покупки, 37 процентов посещают кафе и рестораны.

Эксперты выделяют несколько видов круизов. В целом для организации круизных поездок наиболее распространенной (60 процентов) является классическая европейская система, которая предусматривает морские путешествия с заходом в порты различных стран с экскурсионной программой. Однако все большую популярность завоевывает и американская система с предоставлением широких возможностей на маршруте круизным пассажирам отдыхать и загорать на пляжах в пунктах захода.

Российская Федерация обладает уникальными возможностями для развития морского туризма. Нашу страну омывают воды Тихого и Северного Ледовитого океанов, Балтийского, Черного, Азовского и Каспийского морей. К тому же наша страна имеет самую протяженную в мире береговую линию. А круизный туризм является важной составляющей для развития въездного и внутреннего туризма, определенных руководством в качестве приоритетных направлений развития государственной политики. Кроме того, данные виды туризма решают важные социальные задачи по созданию новых рабочих мест, повышению уровня и качества жизни населения.

Наиболее популярные морские круизы организуются на северо-западе страны: с заходом в Санкт-Петербург, Калининград, Мурманск и Архангельск, вдоль побережья Балтийского, Баренцева и Белого морей, а также на Черном море в районе города Сочи, хотя, вы знаете, этого недостаточно. Именно здесь есть очень заманчивые перспективы для того, чтобы организовать действительно запоминающиеся круизы.

Однако отрасль нуждается в совершенствовании законодательства, нормативно-правового регулирования. Кое-что сделано, и это уже дало серьезные позитивные результаты. На развитие морского туризма повлияло принятие постановления Правительства Российской Федерации о порядке пребывания на ее территории российских и иностранных граждан, лиц без гражданства, прибывающих в Российскую Федерацию в туристских целях на туристских паромов, имеющих разрешение на пассажирские перевозки. Иностранные туристы, прибывающие в Россию на паромов, имеют право находиться на нашей территории 72 часа без оформления виз, что и дало серьезный рост турпотока в прибрежных территориях.

В 2010 году нашим министерством совместно с Комиссией Совета Федерации по делам молодежи и туризму внесены изменения в 184-й федеральный закон об общих принципах организации законодательных, представительных и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации. Новая редакция закона позво-

ляет региональным органам государственной власти создавать благоприятные условия для развития туризма и предусматривает выделение на эти цели средств из региональных бюджетов.

Вместе с тем необходимо продолжать работу по совершенствованию нормативно-правового регулирования, развитию круизного туризма. В Государственной Думе (мы тоже принимали в этом активное участие) подготовлен законопроект по внесению изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, закрепляющий право захода прогулочных судов и яхт под иностранными флагами во внутренние воды Российской Федерации с туристскими целями. Конечно, мы будем содействовать тому, чтобы этот законопроект был принят.

Кроме того, необходимо облегчить прохождение паспортно-визового контроля, принять меры по совершенствованию технического оснащения и оборудования дополнительных пунктов пограничного контроля при заходе круизных судов в портовые города.

В области развития инженерной инфраструктуры портовых городов необходимо предусмотреть проведение ремонта и строительства причальных стенок для обслуживания круизных судов. Если мы все выстроим в Сочи, но в округе не будут обустроены причальные стенки, никаких круизов у нас не получится.

Реконструкция портовых сооружений, проведение дноуглубительных работ, развитие автодорожной системы, обеспечивающей доставку туристов из порта к достопримечательностям — здесь тоже есть большие проблемы. Довольно-таки проблематично, когда, допустим, приходит паром, где 2 тысячи туристов, одновременно вывезти их всех на объекты осмотра. Порой даже не все туристы успевают сойти на берег, поэтому эти вопросы тоже нужно отрабатывать.

Регионы России располагают значительными возможностями для качественного улучшения ситуации в туристской сфере и превращения круизного туризма в высокорентабельный вид отдыха, способный повысить уровень занятости и доходы населения.

Такие возможности — естественные предпосылки для развития круизного туризма, как и заинтересованность региональных и местных властей в его форсировании.

Мы обсуждаем вопросы развития портовой инфраструктуры одного из крупнейших и перспективных морских портов юга России — города Сочи. Создание современной портовой инфраструктуры, реализация комплекса мероприятий по обеспечению качественного обслуживания пассажиров круизных судов и туристских паромов являются не только необходимым условием для проведения Зимних Олимпийских игр, но и важной составляющей создания в Сочи курорта международного уровня.

Важную роль в активном использовании объектов олимпийского наследия (что не за горами) должны сыграть туроператорские компании, которые на базе реконструированных и вновь созданных объектов туристской инфраструктуры должны разработать новые туристские маршруты и продвигать их на внутреннем и международном туристском рынке. Полагаю, что эту работу нужно начинать заблаговременно, чтобы довести до каждого возможного потребителя сведения о том, что в Сочи есть возможности организовывать круизный туризм, чтобы люди об этом раньше услышали и узнали. Уверена, что успешное решение этих задач окажет положительное влияние на развитие туризма как в южных регионах, так и во всей стране.

В.А. Попов. Спасибо, Надежда Александровна. Пожалуйста, Василий Викторович, ваш вопрос.

В.В. Богословский. Скажите, как можно провести такую действенную работу совместно? Допустим, организовать еженедельные совещания с нашим участием и с туроператорами пассажирских перевозок и по ходу решать вопросы?

У нас масса проблем с абхазами, потому что по законам Республики Абхазия абсолютно нам не нужно организовывать автобусные маршруты, делают это только их туроператоры. А мы тоже можем. Мы провели два совещания: в Абхазии и у нас разработали алгоритм взаимодействия. Конечно, желательно с ними работать еженедельно, чтобы

своевременно анализировать ситуацию. Необходимо также организовать рекламу. Мы готовы включиться в любой удобный для вас день и время.

Н.А. Назина. Во-первых, я поручу Ростуризму, чтобы они обязательно проработали вопросы с абхазской стороной. У нас есть межправительственное соглашение по развитию туризма, нужно совместно создать необходимые условия, идентичные и в России, и в Абхазии.

Во-вторых, важно взаимодействовать непосредственно с туроператорскими компаниями. Есть такие крупные общественные организации, как АТОР и Всероссийский союз туриндустрии, их тоже можно подключить. И совместно с Федеральным агентством по туризму Российской Федерации (Ростуризмом) и под их руководством можно проводить оперативные совещания, они мне будут докладывать. И если возникнут какие-то вопросы, я постараюсь их урегулировать уже на уровне министерства.

В.В. Богословский. Где лучше проводить: у вас или у нас?

Н.А. Назина. Наверное, лучше в Москве, потому что выезжать сюда довольно сложно. Или мы будем проводить только с местными туроператорами? Давайте сделаем так: можно проводить селекторные совещания, Ростуризм это практикует. А раз в месяц можно проводить непосредственно здесь, если, допустим, накоплены какие-то вопросы для обсуждения.

В.В. Богословский. Тогда давайте занесем в протокол.

Н.А. Назина. Я поручу именно Ростуризму, с ними мы будем этим заниматься. Ростуризм оказывает государственные услуги.

В.А. Попов. Занесите в протокол. Пожалуйста, еще вопросы.

Из зала. (Не слышно.)

Н.А. Назина. Пока прошло первое чтение законопроекта.

Заход в наши территориальные воды под иностранным флагом.

В.А. Попов. Хочу правильно понять: мы говорим о внутренних водных путях?

Н.А. Назина. О внутренних водных путях.

В.А. Попов. Мы открываем внутренние водные пути для иностранных спортивных судов. Понятно.

Из зала. Дело в том, что сейчас суда под иностранным флагом обязательно должны быть в пунктах пропуска.

В.А. Попов. Я все знаю. Мы работаем с этим законопроектом, он к нашей комиссии имеет непосредственное отношение. Будет второе чтение. Комиссия уже дала на него положительный отзыв.

Из зала. Он прошел все согласования и внесен в Правительство Российской Федерации. Это внесет изменение в Кодекс внутреннего водного транспорта. Там будет прописано, что суда подобного типа могут плавать свободно.

Н.А. Назина. Проблема еще в том, что даже если будет принят этот закон и не будет достаточного количества приграничных постов и пунктов пропуска, то туристов обязательно регистрируют в пункте пропуска. Но пункты пропуска определяют непосредственно пограничники, и мало таких пунктов, где туристов можно зарегистрировать. Этот вопрос мы прорабатываем, но пока получили ответ о том, что дополнительные пункты создаваться не будут. Поэтому даже при принятии этого закона проблема нехватки пунктов пропуска остается.

В.А. Попов. Это вопрос решаемый. Во-первых, если посмотреть стратегически, хотя где-то оно не так, но в основном заход во внутренние водные пути идет с моря, а на море всегда в порту есть базовый пункт пропуска, который контролирует, а дальше суда уже пошли по внутренним путям. Где-то, может быть, есть проход из реки в реку, нужно все посмотреть. Вопрос решаемый, думаю, что в рабочем порядке после принятия закона он будет разрешен с учетом территорий особого режима.

Н.А. Назина. Если бы мы развили круизный туризм непосредственно на черноморском побережье, это в какой-то степени снимет и нагрузку с Аэрофлота по выезду наших

туристов за рубеж (в ту же Турцию). Около 3 миллионов российских граждан ежегодно выезжают на отдых за границу, они могли бы добираться по морю, а мы разгрузим московские аэропорты. Мы прорабатываем эти вопросы с учетом того, что два московских аэропорта становятся на реконструкцию, а дочерние фирмы летать из Москвы не будут. Сейчас нужно организовывать вылеты из других городов, где есть возможности для отправки международных лайнеров.

Поэтому обустройство районов круизных судов сняло бы напряженность, это повлияло бы и на ценовую политику обеспечения перелетов, о которой будем проводить совещание непосредственно со всеми авиаперевозчиками.

В.А. Попов. Спасибо, Надежда Александровна. Нет больше вопросов, благодарю Вас, присаживайтесь, пожалуйста.

Принимаем предложение работать без перерыва. Коллеги, идем тогда по плану.

Думаю, что представителям таможни и ФСО мы дадим слово в конце, а сейчас предоставляю слово Владимиру Михайловичу Шеянову.

В.М. Шеянов,
генеральный директор ООО "Порт Сочи Имеретинский"

О строительстве грузового района, его эксплуатации и дальнейшем развитии. Строительство грузового порта Сочи в устье реки Мзымта ведется двумя ответственными исполнителями.

Агентство Росморречфлот осуществляет по пункту № 59 программы строительство ограждающего мола, углубление акватории, оснащение пункта пропуска всеми средствами, необходимыми для этих функций. По пункту программы № 60 постановления Правительства ООО "Порт Сочи Имеретинский" обеспечивает инвестиционную часть, то есть строительство 8 причалов, берегоукрепление, создание искусственной территории и строительство пункта пропуска, всех технологических зданий и инженерных сетей, оснащение их необходимым оборудованием.

В настоящее время ситуация такова, что инвестором в соответствии с программой строительства были выполнены все необходимые действия по проектированию, соответственно, прохождению экспертизы и согласования. Разрешение на строительство было получено, в мае 2009 года мы к нему приступили.

По планам сначала должна быть введена в эксплуатацию первая очередь грузового района мощностью 2 млн. тонн грузов, в целом объем перевалки порта проектировался до 5 млн. тонн, исходя из информации о необходимых перевозках морем для олимпийского строительства.

Всем известно продвижение строительства до шторма 14 декабря 2009 года, когда была частично разрушена, получила серьезные повреждения незаконченная часть ограждающего мола, что, соответственно, повлекло за собой задержку строительства федеральной части. Срок был перенесен на октябрь 2011 года, это инвестиционные части третьего причала, который находится под волновым воздействием из-за незакрытости порта и трех причалов навалочных грузов. Они технологически связаны со строительством мола и не могут строиться опережающими темпами — только последовательно вслед за ограждающим молем.

В настоящее время строительство ведется, разработаны все совмещенные графики, есть уверенность, что в октябре строительство порта будет закончено. Во всяком случае, по инвестиционной части мы проблем не ощущаем.

Несмотря на имеющиеся проблемы, в апреле 2010 года строительство первой очереди было закончено (ее протяженность 150 метров), она используется как временный причал. Будет еще 2 причала общей протяженностью 320 метров. Эта работа выполнена, было за-

куплено все необходимое технологическое оборудование, включая краны, манипуляторы, погрузчики и так далее. Такая работа была начата в апреле прошлого года.

Тем не менее загрузки порт по ряду причин не получил. Безусловно, сказалось то, что порт не является пока ни укрытием, ни убежищем, по сути, он имеет только причальный фронт, открытый для волнового воздействия. Это увеличивает риски стивидорных компаний в части обеспечения своевременной доставки и одновременно повышает ее стоимость.

Кроме того, планируемые к перевозкам через указанный район грузы (щебень, песчано-глиняная смесь, песок, то есть инертные материалы) были переведены на поставки другими видами транспорта.

Когда планировалась загрузка порта, исходя из тех данных, которые были, там отсутствовали местные возможности. А мы знаем, что, например, карьер Каменский, который в прошлом (до начала строительства) не рассматривался для использования в олимпийской стройке, дал около 7 млн. тонн горных пород.

Не рассматривалась также прежде и возможность поставок песчано-гравийной смеси из Абхазии. Только пульпопроводом, поставленным в прошлом году, ее было передано более 3 млн. тонн. Эти грузы прошли мимо порта, наверное, экономически это было оправданно, поскольку доставка морем, надо признать, дороже. Безусловно, это было дешевле для строителей, они этим и воспользовались.

В то же время порт, являясь стивидорной компанией, не предназначенной для собственно перевозок и поставок, понимая, что свое благополучие зависит в первую очередь именно от этого, начал сам ими заниматься, в первую очередь анализируя ситуацию прошлого года.

Мы проанализировали весь рынок Черноморского бассейна с точки зрения возможных грузов массового характера с тем, чтобы их привлечь на олимпийские стройки и попытаться загрузить порт (хотя, повторю, это не совсем свойственно порту). Тем не менее мы проанализировали возможности всех портов Черноморского побережья и определили грузы, которые экономически целесообразно доставить через грузовой район морем. В первую очередь был определен источник высокопрочного щебня, поскольку кубанский щебень низкопрочный (марки до 1000). По цене он дешевле, но пригоден не для всех видов бетонных работ, а потребность в нем высока.

Часть прошлого года после ввода мы этим занимались, даже высокопрочный щебень не проходил по цене, конкурируя с Павловским карьером, карьерами Воронежской области и Осетии.

Чтобы мы "попали" в требуемую рыночную цену, было принято решение об аренде собственного флота. Чтобы на этом не зарабатывать сверхприбыль, устанавливаем нулевую рентабельность: например, на рынке высокопрочного щебня фрахт должен быть не более 7 долларов за тонну перевозки от черноморского побережья Турции (при существующей цене 9—10 долларов). Рентабельность тоже нужно обеспечивать. Когда мы приняли такое решение, это позволило нам начать работы и "попасть" в стоимость рынка перевозок. Хотя, безусловно, и здесь мы имели большие сложности, особенно в зимний период, когда суда зачастую простаивали либо в Турции, либо у нас на рейде, штормуясь по ситуации. Но сегодня поставки осуществляются. Большая работа была проведена по поставкам песка, который был дефицитен на сочинских стройках. Привлечен флот по специальным разработкам на Украине.

На подходе первое судно по цене, удовлетворяющей стройку, поскольку в прошлом году не увенчалась успехом ни одна наша попытка именно за счет высокой составляющей цены до фрахта загрузки.

Кроме того, я обратил внимание на предварительную запись в протоколе, где категорично указано, что порт не будет загружен сегодня и в будущем. Мы не согласны с этим, поскольку по инертным материалам (песок и щебень) у нас подписаны контракты на поставку объемом более 3 млн. тонн. Физически мы можем это сделать в текущем году.

В следующем и 2013 году задействованная в строительстве часть, безусловно, будет посвящена генеральным грузам. Собственно, это уже началось: мы уже принимаем генеральные грузы, вы видели, когда были в порту, поступление и цемента, и мрамора, и оборудования. Грузов уже идет много, но, по данным "Олимпстроя", существующая потребность генеральных грузов составляет около 20 млн. тонн. Железная дорога, обеспечивающая в основном строительство олимпийских объектов грузами, может перевезти не более 17 млн. тонн. Этот грузооборот инертных материалов достигается при коэффициенте загрузки вагонов практически более единицы. Это требует быстрой и удобной выгрузки, своевременной постановки вагонов при минимуме маневренных работ.

Что же касается генеральных грузов, то вступают в силу значительно понижающие коэффициенты: от 0,3 на загрузку и до 0,2—0,3 на подачу вагонов, на маневры, на выгрузку и так далее, что значительно снижает производительность железной дороги (примерно в 8—10 раз) при максимально возможном количестве вагонов. По нашим оценкам, наверное, это будет так при перевозке генеральных (подчеркиваю) грузов. И, по официальным данным, теоретически мощность всех грузовых дворов города Сочи менее 3 млн. тонн по генеральным грузам.

К тому же, у нас все время остается за скобками собственно жизнь города, для обеспечения которой также завозится около 5 млн. тонн грузов, может быть, сейчас немного меньше. Это тоже надо иметь в виду, говоря о перспективах развития транспорта и его загрузки.

Что мы предпринимаем в этом направлении? Мы понимаем, что любая перевозка, особенно генеральных грузов, это отработка логистических схем, учет особенностей грузов, возможностей их производителей, соответственно, планирование логистики, знание о том, какие грузы откуда пойдут. Такая работа осуществляется в первую очередь "Олимпстроем" и транспортной дирекцией олимпийского строительства, которые должны все комплексно спланировать, чтобы не было транспортно коллапса именно по генеральным грузам. Это надо делать заранее, прямо сейчас.

К концу июня мы планируем запустить (а сейчас ведем активные переговоры) контейнерную линию. Здесь уже говорилось о том, что пущен один паром, потом будет работать второй. Но мы планируем, исходя из того, что основные перевозки в мировой практике осуществляются контейнерными линиями.

По оценкам наших специалистов, не менее 50—60 процентов генеральных грузов будет импортного происхождения. Наверное, правильно будет их завозить через порт Сочи, не загружая инфраструктуру района, железную дорогу и автомобильный транспорт (с учетом проблем на автомобильных дорогах).

Мы к этому готовы, у нас есть все необходимое оборудование. Мы провели совещание в Стамбуле с администрацией трех терминалов, готовых организовать контейнерные перевозки на Сочи. Мы также и с Новороссийском ведем переговоры об организации контейнерной линии Новороссийск — Сочи. Безусловно, любое начало какого-то движения в течение, может быть, полугода будет убыточным. Мы ведем переговоры с тем, чтобы риски убыточности по возможности возложить не только на порт, но и на перевозчиков. Они не очень охотно на это идут. Но не запустив линию, мы не дадим возможности планировать перевозки логистическим компаниям. Здесь кто-то должен с чего-то начать. Мы ведем переговоры, нам говорят, что все понимают, но пока не видят самих грузов.

Здесь "Олимпстрою" и транспортной дирекции надо начать планирование. Как я понимаю, на сегодня все проекты выполнены, все параметры известны. Каждый проект уже имеет выполненные проектными организациями спецификации оборудования и материалов. Их можно собрать, определить приоритетные направления и начать планировать эту работу уже сейчас, не дожидаясь сложностей с перевозками генеральных грузов, если, конечно, по их объемам нет ошибок, но я думаю, что все известно.

Может быть, не так коротко, как хотелось, но я хотел довести до уважаемого собрания эту информацию. У меня просьба по протоколу — немного поменять характеристики в описательной части, так как мы готовы принять участие в организации грузоперевозок.

Кроме того, уже идет металл из Белоруссии, Молдавии и Украины. Здесь сидящие строители знают, что в начале года цены на арматурную сталь поднялись до 30 тыс. рублей за тонну. И только за счет того, что мы заранее договорились, сделав на первой партии скидки по нашим операциям, и сюда пошел молдавский металл, поставщики снизили цену металла до 25 тысяч, по ней завозили белорусы и молдаване.

В то же время мы поставляем цемент в больших упаковках для Красной Поляны, туда, где невозможно подвезти на цементовозах. Наша цена на 300—400 рублей ниже существующей на рынке, а это турецкий цемент очень хорошего качества — лучших заводов на черноморском побережье.

Провели также переговоры с "Новоросцементом", чтобы начать перевозить навалом уже в Сочи из Новороссийска. В чем была сложность? Как известно, изначально планировалось строительство двух портов в районе Имеретинской низменности, второй из них — исключительно под турецкий цемент. Потом от этой идеи отказались, а мы в то время не запроектировали емкости для хранения цемента и не были ориентированы на этот вид груза. Сейчас мы решаем этот вопрос по аналогии с инертными материалами: будем работать по прямому варианту без складирования на территории порта, сразу вывозя на строительные объекты. Это у нас получается.

Мы также организовали завоз цемента прямым вариантом, установив выгрузочную машину, с погрузкой сразу в цементовозы и отправлением на стройку. Это потребует серьезной координации, тонкой работы всех участников процесса, включая конечного потребителя, который должен круглосуточно обеспечить прием цемента. Все это позволит разгрузить железную дорогу и снизить себестоимость цемента.

Два слова об упомянутом яхтинге. Наверное, от недостаточности информации мы услышали об отсутствии проработки этого вопроса. Должен сказать, что фраза о том, что нет для этого экономического обоснования, неверна. Техничко-экономическое обоснование и мастер-план нами выполнены и были представлены во Внешэкономбанк, где были защищены в части именно экономической целесообразности дальнейшего перепрофилирования порта в яхтенный клуб. Такие экономические обоснования сделаны.

Предпроектные работы выполняла известная испанская компания "Астромаринос", которая достаточно много проектировала в Средиземноморье. Кроме того, мы заключили соглашение с международной компанией, которая работает в Европе, Арабских Эмиратах и Америке, о совместной работе по созданию яхтенного клуба, рабочему проектированию и дальнейшей его эксплуатации.

В этом году мы планируем в соответствии с нашим бизнес-планом осуществить и ко второму кварталу 2012 года закончить проектирование уже рабочей стадии, изготовить весь наглядный презентационный материал с тем, чтобы в том же году выйти на продажу мест и длительной их аренды. Это делают во всем мире, везде такая практика для того, чтобы окупать колоссальные затраты, вложенные в подобные проекты.

Очень рад, что мы коснулись вопроса о яхтинге и того законопроекта, о котором говорила Надежда Александровна. Спасибо большое, что он движется, так как очень нужен и важен. Было правильное замечание о том, что пункты пропуска есть, значит, все будет утрясаться, поскольку даст возможность судам заходить и выходить, как-то двигаться.

Отмечу еще одно. Мне кажется (и это не только мое мнение, а всех операторов, работающих в яхтенном бизнесе и возле), что у нас всех несбалансированная политика в части ввозных таможенных сборов. Там взимается 40 процентов стоимости судов, что не стимулирует людей на их ввоз, то есть они так и будут заходить к нам под иностранными флагами, а наши граждане будут за эти деньги держать яхты за рубежом (в Греции, Турции, где угодно), не привозя к нам. А на этом Российская Федерация потеряет деньги.

Это не только мое мнение, что надо существенно снизить таможенные пошлины, чтобы, во-первых, российские владельцы покупали яхты и ввозили их уже под российским флагом. Во-вторых, это загрузит наши яхтенные клубы, потому что когда мы посчитаем бизнес-план, у нас возникнут большие сомнения в том, что именно наши граждане будут покупать места в яхт-клубах.

На эту пошлину они покупают в Греции или в Турции места на 20—30 лет, им это выгоднее, а потом к нам просто заходят. Мы же не получаем стояночные, вообще ничего. То есть нет и того мультимедийного эффекта, о чем правильно здесь сказали.

Н.А. Назина. Передайте нам предложения, мы готовы вместе с комиссией решать эти вопросы.

В.М. Шеянов. Это серьезное препятствие для дальнейшего развития, и не только для нас, я знаю многих коллег, которые считают так же.

В.А. Попов. Владимир Михайлович, я прошу прощения, про регламент говорить уже абсолютно бессмысленно. Вы заняли 28 минут, а теперь рассказываете, почему нужно снижать пошлины. Это проблема давнишняя, а проблема второго реестра по флагам "висит" до сих пор. Вчера я получил очень сильное впечатление в сочинском порту, о котором не буду говорить вслух.

В.М. Шеянов. Вячеслав Алексеевич, прошу прощения, я действительно увлекся. Если можно, еще об одном вопросе, которым я завершу.

Пункт пропуска мы уже практически построили, административно-бытовой корпус уже закончен, и там полностью смонтировано все оборудование. Но в настоящее время таможенные процедуры и режим открытой границы осуществляются на якорной стоянке № 419 в Сочи, что создает колоссальные проблемы для нашего порта.

У нас федеральным инспектором налажено прекрасное взаимодействие с Федеральной таможенной службой и пограничниками, но у нас нет одного регламентирующего документа, который должен был выйти уже в прошлом году. Это определение, совместный с Ространсницей приказ по пункту пропуска в грузовом районе. Он сейчас где-то на регистрации, мы его очень ждем, ведь это позволит нам улучшить работу.

В.А. Попов. Спасибо. Не очень коротко, Владимир Михайлович, но я благодарен Вам и поэтому не прервал, рука не поднялась. Вопрос есть к Владимиру Михайловичу? Нет. По-моему, он обо всем рассказал четко.

Владимир Федорович Деркунов, пожалуйста.

В.Ф. Деркунов,
генеральный директор ОАО "Сочинский морской торговый порт"

Уважаемый Вячеслав Алексеевич, уважаемые коллеги! Постараюсь рассказать о ситуации, связанной с морским портом, и больше остановлюсь на существующих перспективах и том, о чем говорила Надежда Александровна.

Мы вошли в олимпийскую программу согласно постановлению Правительства Российской Федерации, в октябре 2009 года подписали соглашение с "Олимпстроем", разработали проект строительства береговой инфраструктуры пассажирского морского порта Сочи и плавно приступили к его реализации. Подготовительные мероприятия выполнены, в настоящее время документы находятся на госэкспертизе. По объективным обстоятельствам пришлось дважды заходить в Главгосэкспертизу, к концу этого или началу следующего месяца мы получим результат прохождения экологической экспертизы и ответ Главгосэкспертизы.

Ввиду того, что наш проект представляет береговую инфраструктуру центра морских пассажирских и круизных перевозок, он включает специфические, по нашему пониманию, объекты, которые могут быть на данной территории.

Это гостиница, например, которая могла бы обслуживать все круизные суда и все, что связано с присутствием пассажиров. Это и офисный центр, в котором могли бы размещаться организации, обсуждающие флот и работающие на территории морского порта.

В.А. Попов. Владимир Федорович, я прошу прощения, где это все будет? То есть это на береговой части?

В.Ф. Деркунов. Нет, это береговая инфраструктура. К сожалению, я не взял материалы презентации, так как не планировал выступить. Это терминал.

Если позволите, я покажу. Это наша инвестиционная часть: отсюда (вот этот треугольник) плюс морской вокзал, который вводится в эксплуатацию, да еще территория, примыкающая к южной галерее. В этой части в проекте гостиница на 247 номеров, офисный и торговый центры.

В.А. Попов. А отсыпка идет?

В.Ф. Деркунов. Что было снесено в ходе подготовительных мероприятий. На берегу были производственное здание, ангар глиссеров и комплекс зданий и сооружений "Ростэка". Все эти здания снесены, и на данной площадке предполагается строительство, о котором я сказал. По нашему пониманию, все это очень созвучно с законом о морских портах и спецификой пассажирского порта.

Дело в том, что у нас профильные порты — это Санкт-Петербург на северо-западе, который имеет соответствующую современную инфраструктуру, а второй объект здесь, на юге, — это Сочи. Мы хотим расширяться в плане взаимодействия с Новороссийском, поскольку территория, которая у нас осталась, очень ограниченная. А надо восстановить перевозки, которые осуществлялись в свое время, с заходом круизных пароходов и в Новороссийск, и в Сочи.

Но нас не поддерживает общественность города Сочи и не видит на этой территории те объекты, о которых я сказал. Мы не смогли защитить наш проект на градостроительном совете города Сочи. Основанием была высотность зданий и сооружений. Гостиница на 247 номеров предполагает высоту 50 метров (13 этажей), офисное здание — 37 метров (8 этажей) и торговый центр — 17 метров.

Начиналось проектирование до принятия городом правил землепользования и застройки, и это, к сожалению, нам пока не удалось скорректировать. Получили мы рекомендации от градостроительного совета города Сочи по корректировке документации с последующим представлением.

Также градостроительным советом нам было рекомендовано отработать транспортную логистику центрального района Сочи, то есть к тому объекту в границах морского порта, на который распространяются два постановления Правительства Российской Федерации и закон о морских портах. Постановлением Правительства утверждены границы этого порта, да еще 310-й закон также определяет данный объект, как территорию олимпийского строительства.

Так вот, проблема связана с инфраструктурой, которая будет создаваться с развитием круизного судоходства и на федеральной части, и на другой части. Нам говорят: только из-за вашей инфраструктуры город Сочи в центральном районе имеет проблемы с транспортной логистикой.

Мы отработали схему, привлекли местных архитекторов, которые подготовили документ для центрального района города Сочи о развитии транспортной инфраструктуры в центральном районе, примыкающем к данному объекту. Эта схема принята и рекомендована для дальнейшей проработки и соответствующего доклада.

В настоящий момент перед нами, как инвесторами, дилемма: с одной стороны, мы совершенно ограничены по срокам, ввод объекта совпадает с федеральной частью (пунктом № 55 программы), это февраль 2013 года.

Все вопросы, связанные с корректировкой данного проекта, естественно, сдвигают сроки, так как потребуют очередного входа в Главгосэкспертизу, в экологическую экспертизу, что укорачивает время реализации данного проекта.

Мы обратились и в Минтранс России и Минрегион России с просьбой рассмотреть корректировку данного проекта. Минтранс предложил нам, как инвестору, поучаствовать в строительстве инфраструктуры федеральной части, то есть терминала — морского вокзала. Здесь обсуждалась эта проблема, так вот, морской вокзал будет на новой инфраструктуре размещаться иначе.

Терминал на 15 тыс. кв. метров будет включать пункт пропуска для обслуживания круизных пароходов, которые будут размещаться на причале длиной 412 метров, а для паромных теплоходов будет создана соответствующая инфраструктура со стоянками автобусов, автомобилей и так далее.

Порт будет обслуживать исключительно пассажирские направления: круизные, паромные, прибрежного плавания, каботажного плавания и линейные перевозки к нашим соседям в близлежащие страны.

Мы рассматриваем четыре программы: круизы в Средиземноморье, восстановление Черноморского круиза, судоходство вдоль Черноморского побережья России от Новороссийска с последующим его замыканием в Азове (что было в советский период) и перевозки в Абхазию, Грузию, Турцию и Украину. С помощью "Росморпорта", думаю, это реально можно будет сделать.

Что касается круизных перевозок, то ОАО "Сочинский морской торговый порт" с 2003 года входит в состав Международной ассоциации круизных портов Средиземного, Красного и Черного морей. В рамках этой ассоциации у нас довольно хорошие отношения практически со всеми круизными компаниями, поскольку все конференции, которые проводятся, предполагают встречи, переговоры и заключения договоров о намерениях, которые потом реализуются в программах посещения портов практически всеми этими компаниями.

По этим программам ситуация стабилизировалась, по сути, мы несколько восстановили... зафиксирована цифра посещений (от 30 до 35), это транзитные заходы круизных судов. Понятно, что этого мало. Но трудности в чем заключаются?

С одной стороны, не развита инфраструктура ни порта, ни города. Транспортная логистика и движение, которое осуществляется, практически во всем вызывают какие-то отрицательные заключения и замечания. На каждом судне находится инспектор круизной компании, который дает отзыв о посещении. И что же у нас получается? У нас нет ни инфраструктуры, ни пароходов, а пароходов нет, потому что нет инфраструктуры. Поэтому данный проект как раз и является тем элементом разрыва замкнутого круга, который позволит развить судоходство и туризм.

Следующая причина создавшегося положения — отсутствие своего круизного флота, к сожалению. Может быть, когда-нибудь мы доживем с этой инфраструктурой до того времени, когда у нас появится свой круизный теплоход, который сможет достойно представлять Российскую Федерацию на всех акваториях Мирового океана. Работа в этом плане проводится.

Мы довольно тесно контактируем с судоходной компанией "Санпиталайн", которая осуществляет круизные перевозки по Петербургу. В этом году у них появился второй теплоход. По сути, это первая судоходная компания в Российской Федерации, которая в постсоветский период занялась реальным круизным бизнесом при наличии соответствующего флота.

Согласно нашим совместным программам в 2013 году предполагается постановка здесь, в порту Сочи (о чем говорил Олег Николаевич), как базовом круизного теплохода, который мог бы совершать дальние круизы по Средиземноморью. По нашим предположениям, это может быть 25 круизов в год.

По нашим оценкам, после реконструкции порта и строительства инфраструктуры круизные компании готовы посещать город Сочи: на первом этапе (2014—2015 годы) это порядка 50 круизных транзитных пароходов плюс совместные программы с заходом в базовый порт (где-то 25 круизов). То есть в 2015 году мы можем выйти на 75 заходов судов.

В перспективе к 2020 году по бизнес-плану, который мы разрабатывали, мы можем принять 150 круизных теплоходов.

Вся красивая инфраструктура, которая здесь показана, на нашей ответственности в плане финансирования. Мы предоставим средства в счет будущей аренды, которые федеральная часть, скорее всего, будет представлять.

Здесь еще будет искусственная территория, которая создается в море. По федеральной части создается причал (412 метров) для круизного судна типа "Миллениум" длиной 297 метров на 3 тысячи пассажиров. Ввиду сокращения федеральной финансовой составляющей предполагается отказаться от строительства аванмола, который защищает акваторию.

В первую очередь мы говорим о терминале и инфраструктуре, включенных в олимпийскую программу, предполагающих, что в Олимпиаду здесь будет стоять круизный пароход в качестве плавгостиницы. Но при отсутствии аванмола судно здесь стоять не будет. Поэтому возникает вопрос, а если будет радикальное сокращение этой программы, ее федеральной составляющей? По понятным причинам она сокращена до 5,5 млрд. рублей, причем это приводилось по инфраструктуре.

Проект начинает реализовываться, но этих денег не хватает, то есть практически оградительный мол, этот аванмол, будет отсутствовать. А только в таком виде он должен был защищать акваторию, без него круизный пароход (зимой, во всяком случае) стоять не будет. Значит, олимпийская программа размещения плавгостиницы не будет реализована.

Можно говорить о летнем судозаходе, но и летом штормы бывают, а круизный теплоход большой, да и малые суда, которые будут совершать прибрежное плавание и заграничные рейсы, будут базироваться, опираясь на эту инфраструктуру, в этой круизной гавани. Без этого оградительного мола они не устоят, даже те катамараны, которые сюда пришли. Поэтому есть предложение попытаться каким-то образом доказать очевидное — необходимость строительства полноценной инфраструктуры, раз мы говорим о развитии полноценного круизного судоходства. Мола без насыпки грунта не будет. А мы говорим об инфраструктуре и пограничников, и таможенников. Дело в том, что на этой территории расположены офисные здания, а на одной или двух третях будет пункт пропуска, где будут размещены с соблюдением соответствующих условий, которых сейчас недостаточно, пограничники, таможенники и представители остальных пяти служб. Они должны находиться в пункте пропуска, но без этой инфраструктуры, к сожалению, будет как в известной фразе: хотели, как лучше, а получилось как всегда.

В.А. Попов. Сейчас не будем обсуждать, как это сделать. Важно, что Вы ставите проблему наличия мола, защиты акватории. А технические решение, наверное, не входит в задачи сегодняшнего совещания.

В.Ф. Деркунов. Во внутренней акватории предполагается размещение яхт плюс всех подразделений, обеспечивающих литерные перевозки. Этот вопрос обсуждался в Министерстве транспорта Российской Федерации под председательством заместителя министра Виктора Александровича Олерского. Какая заявлена перспектива? Мы предполагаем, что будет 250—300 яхт.

Развитие флота и прибрежного плавания предполагает приобретение, новых судов — от морских такси (маленьких таких крейсеров) до катамаранов, которые прибывают сейчас и будут где-то ремонтироваться. Так вот, ремонтных баз сейчас здесь, на юге, не осталось. Ни в Новороссийске, ни в Туапсе судоремонтные заводы практически не действуют. Свои буксиры мы ремонтируем на Украине, туда их и гоняем.

Если можно, в протокол следует внести этот вопрос для обсуждения. Проблема эта касается практически всего флота, всех судовладельцев, которые будут здесь работать, так как у нас отсутствует ремонтная база.

В.А. Попов. Вопрос о судоремонте. Все мне понятно. Но как же вы опрометчиво снесли здание Ространснадзора?

В.Ф. Деркунов. В любом случае данная территория будет полностью занята. Более того, практически согласована программа по проведению на данной территории мероприятий, равных автомобильным гонкам "Формулы-1". Мы ведем переговоры с этапом кубка Америки.

Из зала. А наших автодорожников обидели.

В.А. Попов. Пожалуйста, дополните выступление.

В.В. Ерыгин. С Владимиром Федоровичем Деркуновым мы часто взаимодействуем по тем проблемам, которые решаем. Считаю, что одна из главных проблем — отсутствие устойчивой связи. Наверняка это направление инфраструктуры будет развиваться до Сухуми, так как связь временами пропадает, она очень зависит от погодных условий. Считаю, что сегодня нужно начинать вести переговоры. Ни грузинская, ни абхазская стороны не выполнили обязательства по конвенции, там не были установлены дополнительные радиорелейные станции прямой видимости. Это надо решать, потому что в перспективе туда начнется активное движение и судов малого флота.

Со своей стороны мы начали работу и закончим за полгода, поскольку появляется масса скоростных судов. И я считаю, что надо развивать систему аварийно-спасательной службы. А мы всех дисциплинируем, вводим правила, согласовываем с гидрографами коридоры движения и подходы, чтобы это не было хаотичным и опасным для других участников движения.

В.А. Попов. Спасибо, Владимир Владимирович. Хочу представить тем, кто не знает — это Владимир Владимирович Ерыгин, главный капитан, руководитель бассейновой администрации. Вопрос он поднял очень важный. Это направление связано с обеспечением безопасности и связи. Принимаю предложение, это вопрос обязательно нужно будет осветить в документе. Я предоставляю слово представителю таможни Владимиру Борисовичу Подопригоре. Пожалуйста.

В.Б. Подопригора,
*первый заместитель начальника Сочинской таможни
по таможенному контролю*

Уважаемый Вячеслав Алексеевич, уважаемые участники совещания!

Каждый из объектов инфраструктуры, которую мы рассматриваем, — это в первую очередь пункт пропуска. Здесь граница и место, где таможенные органы осуществляют свой контроль.

Мы узнали о том, какие условия созданы для туристов и приема грузов, но очень мало сказано о том, какие условия есть у таможенных органов для того, чтобы мы полноценно выполняли свои функции.

Мы разделяем пассажирское и грузовое направления. Грузовое направление уже сейчас интенсивное, в первую очередь это поставки инертных материалов. Ожидается развитие контейнерных перевозок. Понятно, что как только закончится строительство олимпийских объектов, начнется их оснащение, будет поступать техника, оборудование, товары народного потребления. То есть спектр ввозимых грузов будет расширяться.

О пассажирском направлении. Для участников и гостей Олимпиады, для спортсменов и официальных лиц Российская Федерация будет начинаться именно с пунктов пропуска. Соответственно, в зависимости от степени обустройства и оснащения, качества работы таможенников и пограничников в целом будет складываться первое впечатление о России как о стране Олимпиады.

Чтобы четко определить значение таможенных органов на объектах инфраструктуры морского порта, определяю, какая информация нам нужна на данном этапе и какую информацию мы хотим получить от присутствующих.

Во-первых, у таможенных органов отсутствует точная информация о сроках ввода в эксплуатацию каждого из объектов инфраструктуры. Во-вторых, нет точных сведений об их пропускной способности по пассажиропотоку и приему грузов.

Более того, нельзя рассматривать работу морского порта Сочи в отрыве от других видов транспорта. Не секрет, что предполагается обустройство аэропортов Краснодар, Анапы и Геленджика для приема грузов, прилета участников Олимпиады. Естественно, железная дорога тоже будет задействована, а небольшую часть на себя возьмет автомобильный транспорт.

Таможенным органам требуется представить и согласовать проектную документацию на каждый из обозначенных пунктов пропуска. На текущий момент у нас есть только, скажем так, презентации о том, где мы будем размещаться и какие условия нам будут созданы, а устроят они нас или нет, мы не знаем.

Существуют очень жесткие и весьма емкие требования таможенных органов по обеспечению таможенного контроля, обустройству и оснащению пунктов пропуска. В первую очередь мы обеспечиваем не только таможенный контроль, но с 29 июня в наше ведение переходит транспортный контроль в пунктах пропуска и отдельные действия, связанные с иными видами контроля (ветеринарного, карантинного и фитосанитарного).

Мы сегодня узнали, что нам потребуется помощь Росграницы для скорейшего определения мест пунктов пропуска морского порта Сочи для его открытия. В соответствии с порядком, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации № 482, требуется приказ Росграницы.

Какие цели мы ставим, получив эту информацию? Во-первых, понятно, что таможенный контроль и процедуры необходимо проводить в кратчайшие сроки. Мы сознаем, что решения и требования таможенных органов должны быть понятными, предсказуемыми и не содержать неприятных сюрпризов как для бизнеса и туризма, так и для получателей грузов для олимпийского строительства.

Создание надлежащих условий для работы таможенных органов позволит упростить процедуры таможенного контроля. Мы внедряем предварительное информирование о грузах, ввозимых для строительства олимпийских объектов, используем электронное декларирование. Нами апробирована отработка морских судов без захода на борт, мы и дальше готовы в таком же русле работать.

Важно, что на таможенные органы возлагается контроль за безопасностью ввозимых грузов, начиная от банального недекларирования товаров и сокрытия их от таможенного контроля и заканчивая вопросами сертификации, выдачи санэпидзаключений, пропуска опасных грузов и грузов, требующих лицензирования, проведения проверки иных разрешительных документов и особых видов контроля.

Следующая наша цель — оптимально распределить ресурсы (в первую очередь кадровые). Не обладая точной информацией о пассажиропотоке, который пойдет через олимпийские пункты пропуска, мы до сих пор точно не можем сказать, сколько же нам понадобится должностных лиц, какое необходимо техническое оснащение, количество рабочих мест и какова площадь залов таможенного оформления. К сожалению, об этом нет никакой точной информации.

Мы государственный правоохранительный и контролирующий орган, поэтому обеспечиваем соблюдение законодательства несмотря ни на какие уговоры бизнеса (хотя готовы идти навстречу в рамках наших полномочий). Но здесь необходимо понимать, что мы уже вступили в Таможенный союз с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан. И поэтому все базовые элементы таможенного контроля и процедур должны согласовываться и регулироваться на уровне Таможенного союза либо на уровне межправительственных соглашений и комиссии Таможенного союза.

Это нормотворчество представляет собой некий инертный механизм, поэтому любые упрощения и ускорения, которые идут вразрез с Кодексом Таможенного союза, требуют проведения определенных административных процедур и, конечно же, времени.

Теперь кратко и конкретно о тех объектах инфраструктуры, которые сегодня упоминались. Вот пассажирский терминал для приема круизных судов, яхт. Раз это должен быть современный пункт пропуска, понимаем, что надо установить систему двойного пропуска — "зеленый" коридор и "красный" коридор, что пока не реализовано. А будет он там или нет, мы не знаем.

Пример с приемом круизного судна на 816 пассажиров, это, как правило, пожилые люди из Германии. Действительно, прохождение процедур пограничного таможенного контроля туристов заняло более трех часов. Поэтому я вынужден констатировать, что, если начнут приходить и останавливаться паромы на две тысячи и больше пассажиров, процедуры государственного контроля без обеспечения и создания условий работы таможни затянутся на многие часы.

Мы видели презентацию портопункта Адлер, компьютерное моделирование красиво представило, как будет выглядеть пирс. Там идет активная стройка. Мы завершили таможенные процедуры по катамаранам, которые будут работать на этом пирсе. Уже заявлена строителями пропускная способность этого морского терминала — 250 пассажиров в час.

Но хочу обратить внимание: у нас есть опыт приема одного судна "Фотон", в прошлом году, тогда была зафиксирована пропускная способность морского терминала Адлер 60 пассажиров в час. С этого времени в части обеспечения таможенного контроля ничего не изменилось, одна линия контроля и осталась, а пропускная способность почему-то выросла в 4 раза. Но это иллюзия.

Если при одной линии контроля пассажиры идут гуськом, один за одним, то любая чрезвычайная ситуация, любая дополнительная проверка ручной клади приводит к тому, что все 250 человек стоят на неудобном узком клочке земли. Претензии, естественно, они будут предъявлять таможенным органам. Если от таможенных органов все-таки требуется какой-то контроль, мы вынуждены его проводить, а если надо обеспечить беспрепятственный проход иностранных граждан, тогда это не пункт пропуска.

Здесь высказывались о том, что портопункт Адлер будет ориентирован на туристов, то есть благополучную часть населения. Но вот примеры только этого года, связанные с сообщением с Абхазией: систематические выявления провоза сильнодействующих психотропных веществ, десятки задержанных с травматическим холодным оружием, нелегальный вывоз культурных ценностей и редкоземельных металлов.

Портопункт Адлер ориентируется на маршрут Адлер — Гагра, и все то, что перечислено, все незаконно ввезенные или вывозимые товары переносились на теле (в предметах одежды) либо в ручной клади. Освободить морской терминал Адлер от проведения таможенного контроля мы не можем, но нам необходимы условия для того, чтобы мы успешно работали.

В грузовом районе морского порта Сочи мы готовы полноценно проводить таможенный контроль только поступающих инертных материалов и металла. Любые другие товары и грузы, контейнеры мы не готовы обрабатывать полноценно, так как не созданы условия для досмотра и контроля. Мы идем на упрощения, мы стараемся таможенный контроль сделать невидимым, применяя неинтрузивные средства контроля. Инспекционно-досмотровый комплекс должен появиться в Сочинской таможне в июле этого года. Мы совершенствуем систему последующего контроля на посту аудита. В любой момент мы должны быть уверенными, что в случае появления подозрительного или опасного груза, прихода ориентировок по линии правоохранительных органов мы сумеем обеспечить полноценный контроль. Но на текущий момент это не реализовано.

Прошу не видеть в таможенных органах источник всех бед и препятствий для развития туризма или строительства олимпийских объектов. А завершающий пункт проекта протокола (обустройство морского терминала Адлера для обеспечения его пропускной способности) прошу дополнить словами "но и для выполнения функций контролирующих органов". Этот пункт следует распространить не только на морской терминал Адлер,

но и на другие пункты пропуска, задействованные для принятия грузов олимпийской стройки и участников и гостей Олимпиады.

В.А. Попов. Спасибо, Владимир Борисович. Я дал команду, Ваши предложения включают обязательно.

Есть ли вопросы у участников совещания? Пожалуйста.

В.В. Богословский. Вы подняли вопрос о приобретении судов. Дело очень срочное. Какие еще условия необходимы? Вы согласовывали в Правительстве, чтобы 250 человек проверять за час, мы тогда 4 часа будем заполнять катамаран (20 килограммов багажа или 10 килограммов ручной клади), чтобы вместе было только 30 килограммов?

Что мы еще можем сделать? Поймите, если по расписанию будет 2 рейса в день (утром и вечером), остальное время займет только досмотр людей на полупрозрачной и непонятной границе с признанной Россией республикой. Какие условия еще надо создавать? Все эти условия дополнительные — кто-то придумывает еще какие-то комнаты для размещения и релаксации.

По моему мнению, работа правоохранительных и таможенных органов должна быть оперативной, потому что есть опыт даже в самых террористически опасных странах, например прямой рейс в Тель-Авив (Израиль). Страна практически воюет, но проверки таможни практически не видно, хотя, не дай Бог, чтобы там что-то опасное появилось, потому что они оперативно работают. Можно говорить: давайте ограничим у туристов кладь 10 килограммами на чемодан. Скажите, что нам еще надо сделать, чтобы ускорить контроль?

В.А. Попов. Я выслушал Ваш вопрос, Василий Викторович. Учитывая опыт работы нашей комиссии во многих наших портах (и здесь тоже), я снимаю необходимость стоящего на трибуне отвечать. Потому что в первой части его выступления много раз прозвучало, что "это не согласовано", "этого нам не дают", "этого мы не знаем", "этого нам не сообщили" и так далее. Для меня более чем достаточное основание сделать вывод о том, что должного взаимодействия между работающими здесь таможенными органами, Росморречфлотом, его структурами и прочими службами нет.

И раз в докладе возникло столько проблем (как и в Вашем системном вопросе), то сегодня обсуждать эту тему, я считаю, смысла нет. Думаю, что нужно отдельно поставить этот вопрос, я лично его продумаю, и, может быть, не на этом уровне и не здесь, и в соответствующем формате. К сожалению, подчеркиваю, если бы только здесь столкнулись с подобной проблематикой, но куда бы мы ни приезжали, везде та же ситуация. Выходит на трибуну представитель государственного органа (таможни) и говорит: перед нами такие-то требования, определенные законом, и так далее, но нам не дают этого, не обеспечивают тем и так далее. А другая сторона говорит о другом. Здесь мы эту проблему не решим.

Я благодарен Вам за хороший доклад. Он хорош тем, что для меня все ясно. К сожалению, уже несколько лет остра эта проблематика, сегодня она опять прозвучала здесь, где особо важна олимпийская будущность.

В Москве я буду разговаривать с первыми лицами для того, чтобы снять эти проблемы. Взаимодействия-то нет, а есть проекты. Правильно сказал представитель таможни, что компьютерная графика все нарисовала красиво, а помещения, где будет находиться таможенник, там нет, оно не обозначено. Это по причине отсутствия взаимодействия. Поэтому прошу сделать соответствующие выводы. Раз здесь Росморречфлот представляет сотрудник "Росморпорта", к великому сожалению, я вынужден буду Александру Александровичу Давыденко сказать о том, что есть масса проблем, которые не решаются из-за недостаточного, мягко говоря, взаимодействия.

Конкретные вопросы к представителю таможни есть? У меня вопрос. По первой части выступления: Вы у кого-то пытались запросить, "клещами вытащить", угрозами (шучу, конечно) информацию? Или ждете, когда Вам ее принесут и скажут: таможня, вот тебе

размер комнаты, вот прибор, который будет здесь стоять и так далее. Я немного утрирую для понимания.

В.Б. Подопригора. Спасибо за вопрос. Отвечаю: обустройство, оснащение, определение пределов пунктов пропуска, их открытие находится в ведении Росграницы. Мы не стоим на месте и не ждем первотолчка, а стараемся работать превентивно.

То есть у Росграницы еще нет документов? Понятно. А у вас согласование есть? Все смотрели фильм "В бой идут одни старики? Как там говорилось: "Могём, мо́гем". Было согласование пехоты с авиацией, еще до решения верховного.

Из зала. Согласование есть на федеральном уровне.

В.А. Попов. Только там, да? А здесь ясности нет? А здесь-то вы как-то согласовывали конкретные позиции?

В.Б. Подопригора. Вячеслав Алексеевич, безусловно, согласовывали. Федеральная таможенная служба спрашивает мнение нижестоящих органов. Пределы с нами согласованы, ждем приказа Росграницы, зарегистрированного в Минюсте России. Это первый этап той работы, о которой я говорил. А дальше пойдет строительство объектов инфраструктуры, их оснащение и выполнение требований.

В.А. Попов. Тогда я по-другому задам вопрос. Вначале, как представитель федеральной законодательной власти, Вы пожаловались, что у таможни нет этого, нет того и всего. Я задаю конкретный вопрос: кто не дает? Встает представитель Росграницы и говорит, что вот мы здесь все согласовали, ждем документ и так далее. Тогда на кого Вы жалуетесь?

В.Б. Подопригора. Речь идет о несколько разных вещах: строительстве объектов инфраструктуры и пределах, в которых они будут строиться. Пределы мы согласовали — это конкретные географические точки, где будет осуществляться строительство.

В.А. Попов. А строителям эти пределы будут переданы?

В.Б. Подопригора. По всей видимости, да. Вопрос не к таможне.

В.А. Попов. Строителям пределы будут переданы, когда они будут утверждены, правильно? Но я больше чем уверен, что на вашем уровне вы это уже показали друг другу.

Из зала. Конечно, уже есть проекты рекомендаций.

В.А. Попов. Хорошо. Мне ситуация ясна. Вопросов больше не вижу, благодарю Вас. Присаживайтесь, пожалуйста.

Предлагаю заслушать от ФСО России Алексея Евгеньевича Стороженко. Пожалуйста.

Алексей Евгеньевич, тут прозвучали некоторые вопросы по поводу режимов закрытия границы, поэтому, будьте любезны, ответьте с учетом этого.

А.Е. Стороженко,
заместитель начальника подразделения ФСО России

Уважаемый Вячеслав Алексеевич, уважаемые коллеги! Как известно всем, первые лица государства — объекты государственной охраны — посещают город Сочи достаточно регулярно, поэтому суда ФСО России выполняют задачи по обеспечению безопасности на Черноморском бассейне.

Если не углубляться в подробности, я не буду рассказывать предысторию нашей переписки с Минтрансом России и так далее. Итогом этой проделанной работы было то, что Правительством Российской Федерации в лице заместителя Председателя Дмитрия Николаевича Козака одобрен вариант размещения судов ФСО России в летний период в порту Сочи, а в зимний период — в другом районе, который еще находится в проработке.

В настоящее время требуют решения такие вопросы. Помимо строительства причальных гидротехнических сооружений, мы планируем строительство ряда береговых объектов на той территории, на которой будут размещаться подразделения ФСО России.

Не решен до конца вопрос финансирования строительства этих объектов, а также закрепления выделенной части причала и прилегающей территории с береговыми объектами на праве оперативного управления ФСО России, поскольку данную ситуацию, когда наши суда находятся в порту на основе аренды, я считаю, не совсем правильной. Ведь они занимают не частным извозом, а обеспечением безопасности первых лиц государства.

Также к нам из ФГУП "Росморпорт", Росморречфлота была направлена на согласование компоновка гидротехнических сооружений морского порта, которая была с нами согласована, но с определением ряда условий. Владимир Федорович Деркунов не успел сказать о том, что волновая нагрузка, обозначенная в этих решениях, в некоторых местах достигает 0,7 метра, что для стоянки не только нашего флота, но и для всех частных яхт, которые будут там располагаться, я уверен, тоже недопустимо. Со мной согласятся абсолютно все "на ура", кто будет там стоять, просто это невозможно при такой волновой нагрузке. И получается так, конечно, это не совсем мой вопрос, но все-таки, что надо будет вложить огромные средства в строительство и реконструкцию порта. А ведь это не покупка мешка картошки, все строится как минимум на десятилетия. Поэтому где-то недофинансировать и не обеспечить нужных условий стоянки, затратив огромные средства, нет никакого смысла. То есть этот вопрос пока остается открытым. В данный момент документация перерабатывается, какой будет результат, пока неясно.

Внутренняя гавань порта Сочи и гидротехнические сооружения сейчас соответствуют примерно какому-то последнему принятому решению, но не тем инициативам, которые идут от Министерства транспорта Российской Федерации в отношении наших судов (у нас там два объекта и маяк, а также место базирования кораблей). Тут на картинке есть засыпка, но на самом деле этого нет, мы занимаем 10-й причал.

В.А. Попов. Там типа речки что-то я видел, канальчик какой-то, или нет?

А.Е. Стороженко. Бассейн большой. Но вопрос с чем связан? В данный момент мы здесь размещаемся, нам показана картинка, когда проведена отсыпка грунта.

В.А. Попов. То есть это более правдивая картинка, чем предыдущая?

А.Е. Стороженко. Это демонстрация существующего положения.

В.А. Попов. Отсыпки не будет, да? А где здесь волновая нагрузка?

А.Е. Стороженко. Волны будут заходить с этого направления, а здесь нет перекрытия. Волны с направления приблизительно 150 градусов.

В.А. Попов. Понял. Я слушаю Вас, пожалуйста.

Из зала. Рассматривается принятое Козаком решение о переносе находящегося здесь подразделения пограничной службы в район центральной части Северного мола города Сочи с образованием там территорий для базирования судов, соответственно, береговую инфраструктуру обеспечивает функционирование подразделения пограничной службы, а также зимнее хранение маломерных судов, которые в настоящее время находятся вот здесь.

ФСО России по своей части в районе центральной части Северного мола также было предложено образовать небольшую территорию для базирования своих сил. Схема территориального планирования новой гавани была согласована с ФСО и ФСБ России и находится в Росморречфлоте. Окончательных решений, касающихся переезда или размещения там подразделений ФСО России, не принято.

Вместе с тем по ФСБ России есть закрытое постановление Правительства Российской Федерации о внесении изменений в 991-е постановление в части объектов безопасности. Там есть и объект, который мы должны создать в морском порту Сочи. Но сейчас возникла какая-то неопределенность с этими инициативами, Министерство транспорта Российской Федерации не позволяет нам строить свой объект. По плану мы должны приступить к проектированию в августе — сентябре.

В.А. Попов. С кем конкретно вы этот вопрос пытаетесь решить?

Из зала. С аппаратом Дмитрия Николаевича Козака и с Аппаратом Правительства Российской Федерации и Министерством транспорта. Соответствующие документы туда направлены.

Из зала. В Минтрансе России с кем работаете?

Из зала. Было совещание у Белозерова.

Больше делаем упор на аппарат Козака, потому что там последняя инстанция, способная остановить эти процессы.

В.А. Попов. Я понял. Вывод, который я могу сейчас сделать, что вопрос перспективного устройства или размещения (это можно сформулировать по-другому), или перспектив размещения, базирования, стоянок и хранения судов по линии ФСБ России, береговой охраны и ФСО России в настоящий момент не решен? Это правильный вывод?

Из зала. Не совсем правильный. Он решен принципиально, то есть на уровне Козака решение принято. Был согласован вариант размещения, но это все, после этого никаких решений уже не принималось.

В.А. Попов. Тогда вопрос к Вам. Если Вы говорите, что вопрос по размещению согласован, я понял, что это где-то здесь, и уже с учетом этого размещения говорится, что волновая нагрузка при этом 0,7 и так далее неблагоприятная, то...

Из зала. ...определенно сыграет...

В.А. Попов. Этих оговорок не надо. Если порт защищенный, то он во все периоды должен быть защищенный. Понимаете? Туда-сюда бегать не нужно. Вы делаете вывод о том, что при утвержденном, точнее согласованном, как Вы сказали, с аппаратом Козака размещении базирования здесь маломерных судов и судов береговой охраны ФСО России достаточный уровень безопасности от волнового воздействия им не обеспечивается.

Из зала. В последнем представленном варианте компоновки сооружений — до конца не обеспечивается.

В.А. Попов. Понятно. Береговая охрана с таким выводом согласна?

Из зала. Мы согласовывали по размещению несуществующую схему, которую представил проектант.

Из зала. Я показывал, что здесь делается, грубо говоря, проход по фарватеру, а это тогда меняется. То есть бухта полностью получается закрытой. Как я понимаю, нет никаких других планов.

Из зала. Она не полностью закрыта, в том-то и дело. Как правильно отметили, предварительно никаких финансовых расчетов не было сделано. А сейчас уже поздно эти вопросы решать.

В.А. Попов. Хорошо. Я Вас понял. Спасибо за комментарий.

Из зала. В проект протокола это не вошло. Сейчас вопрос проходит через Аппарат Правительства Российской Федерации, но еще и Совет Федерации предлагал рекомендовать Правительству и Минтрансу России, инвестора для развития морского порта Сочи, подготовить и доложить Правительству Российской Федерации предложения по решению вопроса о перебазировании дивизиона кораблей.

В.А. Попов. Хорошо. Мы поработаем над вашей формулировкой. Передайте, нам, пожалуйста, мы обязательно учтем. Спасибо, я понял.

Из зала. Главное как раз в этом, и еще вопрос о передаче в оперативное управление в дальнейшем.

В.А. Попов. Понятно. То есть не режим аренды, а режим передачи в оперативное управление.

Из зала. Хотел бы еще отметить, что прилегающая территория будет использована не только как какая-то вспомогательная, это будет охраняемый объект, который будут посещать объекты государственной охраны. То есть мы должны сейчас охранные мероприятия проводить в порту, когда он совсем не предназначен для их проведения. У нас могут высадиться и Президент, и Председатель Правительства Российской Федерации, хотя в данный момент там совершенно нет для этого условий. А когда будет выделена террито-

рия, там эти мероприятия будут проводиться и подавно. Тут уже можно в более благоприятных условиях обеспечивать их безопасность. Но вопрос финансирования пока не решен.

В.А. Попов. Да, пока с финансированием не решено, ничего делаться не будет. Это понятно.

Мой личный вопрос. Вчера я попал в неожиданную для себя ситуацию. Понимая особенности режима соответствующих служб (и вашей), хотел бы задать вопрос как военный человек.

Вчера в плановом порядке с заблаговременным оповещением был выход в море с членами комиссии и сотрудниками аппарата из Имеретинки вдоль побережья до Сочи на катере портового контроля. Но по режимным соображениям нас в 14 часов не выпустили, говорили, что надо подождать 20—30 минут, потом еще и еще, в результате мы два с половиной часа простояли в Имеретинке в ожидании "добра" на выход.

О тонкостях не буду спрашивать (не положено этого делать), но меня вот что интересует. Прекрасно понимая обязательность и необходимость всех мероприятий, которые проводит ФСО России по охране первых лиц, это законом определено и должно неукоснительно выполняться, хотелось бы услышать, каким документом вы руководствуетесь при ограничении морской составляющей, выходов катеров и заходов в порты с точки зрения обеспечения безопасности первых лиц?

Каким документом по морской части? В Москве хотелось бы встретиться с вашими руководителями и поговорить на эту тему. Потому то у меня есть вопросы именно по морской части: как связаны с обеспечением безопасности выход или заход в ту же Имеретинку какого-то судна или, допустим, нашего катера? Кто эти решения принимает и на основании какого документа по морской части?

Из зала. Ситуация эта, наверное, связана с посадкой самолета. Заход самолета на посадку в Сочи происходит с моря, поэтому, соответственно, взаимодействующие с нами пограничники обеспечивают закрытие этого района.

Основной документ для нас — это утвержденный план охранных мероприятий.

В.А. Попов. Нет, я имею в виду другой документ.

Из зала. По этому поводу уже не первый год часто поднимается вопрос. Скажу честно, Федеральной службой охраны этот вопрос был инициирован еще в 2004 году. У нас есть теплоход "Россия", который ходит по водным внутренним путям, у нас с Минтрансом России по нему есть инструкция, которая, естественно, уже устарела, потому что и статус другой, и федеральные органы исполнительной власти другие, все совсем по-другому.

Мы предложили сделать инструкцию чуть шире, ввести морскую составляющую, чтобы было понятно и Минтрансу России, и судоходным компаниям, всем, какие есть права у нас, а какие — у них. Эта инструкция благополучно лежит в Минтрансе уже, наверное, года три или четыре, конца не видно, но никто не хочет этим заниматься. Считаю: от того, что она не проработана до конца, возникают эти непонимания.

В.А. Попов. Понятно, инструкция или ее проект находится в Минтрансе России в несогласованном виде. А Вы можете сотрудникам моего аппарата дать исходные данные этой инструкции, чтобы я ее нашел?

После совещания Владимир Владимирович Карлашев продвинет вопрос к разрешению. С моей (адмиральской) точки зрения, хотя я всю жизнь занимался проблемами безопасности, есть определенные вопросы. Не буду все детализировать. Поэтому, пожалуйста, дайте исходные данные.

Из зала. На последнем совещании его упоминали, было обещано "оживить" вопрос.

В.А. Попов. Хорошо, мы постараемся найти выход, в этом деле нужно действительно навести разумный, четко и ясно определенный документом порядок.

В заключение предоставляю слово представителю "Олимпстроя" Андрею Юрьевичу Андриянну. Я Вас не ограничиваю, потому что Вы скажете об обобщающих проблемах.

А.Ю. Андрияннен,
*руководитель проекта дирекции по координации проектирования
и строительства объектов транспортной инфраструктуры ГК "Олимпстрой"*

Про три объекта все уже знают и понимают, что первый объект — сочинский морской торговый порт и круизная инфраструктура, второй — ориентирован на маломерные суда, а третий — грузовой район порта Сочи в устье реки Мзымта.

Каждый из этих объектов, как в шутке о дележе в свое время Черноморского флота по ватерлинии: все что ниже ватерлинии — Украине, а все что выше — России, разделили на федеральную и инвестиционную части. Соответственно, выскажу об этом главные соображения.

Что касается круизного порта Сочи: мы понимаем, что такие порты бывают двух форматов: порты транзитные (куда как раз подходит Сочи) и порты терминальные, где происходит обработка пассажиров.

В нашем случае мне кажется правильным поток пассажиров, прибывающих в аэропорт Адлера, перегружать на круизные суда непосредственно на Мзымте, а Сочинский порт использовать в качестве транзитного, потому что дополнительная доставка автобусами создаст существенную нагрузку на транспорт. Опыт работы "морского фасада" и порта Санкт-Петербурга это доказывает: на Васильевский остров там надо заезжать по четырем мостам, казалось бы, у них достаточная пропускная способность. Но достойно глубочайшего сожаления то, как именно бедные водители упражняются на дорогах.

Было бы логично, если бы круизный транзитный порт был в Сочи, а круизный терминальный — на Мзымте.

Теперь о порте Мзымта. Из чего складывается экономика в процентах? Карьеры, где начинается доставка инертных материалов, находятся на небольшом удалении от Сочи. При этом Кавказский хребет отделяет побережье от Северного Кавказа, оставляя единственную "дырочку", где проходит трасса Джубга — Сочи. По ней как раз железнодорожным и автомобильным транспортом доставляется основная масса грузов.

По железнодорожной ветке Рица — Сочи доставляются строительные грузы. С северного берега Турции по линии Трабзон — Сочи тоже, Таганрог и Азов — фрахтовые города. При этом грузопоток через Новороссийск практически невозможен, особенно летом, когда оттуда идет экспорт зерна (про трубы я вообще не говорю). К тому же пропускная способность Новороссийского порта на пределе. Поправьте меня, если я не прав.

Таким образом, рассматривать Новороссийск в качестве порта перевалки грузов невозможно. При этом мы знаем, что это не только сугубо морская перевозка, нужна еще локальная перевозка и дважды перевалка. Таким образом идут инертные грузы, коллеги из порта Сочи Имеретинский на себе почувствовали трудности. Оказывается, вот почему именно в 2011 году порт еще не смог выйти на ожидаемые объемы перевалки. Соответственно, объем выручки от реализации грузов должен стать адекватным тому, чтобы можно было с твердых и уверенных позиций разговаривать с банкирами на предмет финансирования.

Мы видим, что один регион зажат Кавказским хребтом, а наш другой регион лежит очень близко, было бы удобно осуществлять экономические связи именно с ним, экономически более оправданно, если только нет политического решения все закупать только в России. Если этого решения нет, то экономика диктует обратить свои взгляды именно сюда за рубеж. Ведь довольно долго через Сочинский морской торговый порт паромы возили товары народного потребления из Турции, которые по цене более конкурентные, чем иные, доставляемые, образно говоря, с Большой земли.

В этой ситуации Сочинский морской торговый порт и грузовой район в устье реки Мзымта обретают новое, существенно важное значение, особенно когда снизились объемы автомобильных перевозок. На трассе произошло два оползня, все об этом слышали, и Центральное телевидение показало, почему автомобили не справились с нагрузкой. В

этой ситуации паром является абсолютно необходимой альтернативой, обеспечивающей дублирование систем жизнеобеспечения региона, потому что здесь сейчас 240 тысяч населения плюс 42 тысячи рабочих на олимпийской стройке. В городе около 180 тысяч активного, трудоспособного населения, их всех нужно кормить.

И если обычно курортный город представляет собой грузовую базу потребителей, куда в основном поставляются продукты питания и товары народного потребления, то сейчас к потребительской грузовой базе добавилась существенная строительная грузовая база привозимых строительных материалов. Понятно, что через какое-то время активность порта сойдет на нет, поэтому нужно уже сейчас думать о его постолимпийском использовании.

Итак, создавая порт, мы создаем инфраструктуру, тем самым даем существенный рынок региону для того, чтобы он мог развиваться, наращивать трудовые ресурсы.

Что мы можем взять от порта? Во-первых, это базирование кораблей ВМФ России. Мы понимаем, чтобы защищать интересы Российской Федерации в свете нашей Морской доктрины, особенно в Мировом океане, конечно, нужны новые портовые мощности. Абсолютно необходимо базировать корабли в безопасности. Кроме этого, нужно обеспечивать охрану экономических интересов Российской Федерации в Черноморском регионе. Корабли береговой охраны тоже требуют надлежащего базирования, а в ситуации с портом Мзымта это становится особенно актуальным.

Расстояние от порта Сочи до границы — около 40 миль. В нормальных условиях корабельный радар, допустим, в хорошую погоду, может быть, туда и достанет, но если погодные условия неблагоприятные, дальность обнаружения цели существенно уменьшается. Соответственно, если здесь, буквально в 10 милях от границы, будет находиться пункт базирования кораблей береговой охраны, это существенно увеличивает оперативность проведения охранных действий на наших рубежах. Как следствие: порт может использоваться в силу своей многофункциональности — там вполне хватает места, чтобы разместить спасательные суда и суда береговой охраны; чтобы уместилась инфраструктура обслуживания маломерных судов зимнего отстоя и стоянки на воде. А в случае возникновения чрезвычайных ситуаций оперативная мобилизация порта дает возможность оперативно реагировать на вновь возникающие обстоятельства и угрозы.

Выгодное географическое положение Сочи дает возможность организовать постоянный пассажиропоток и транзит авиапассажиров, прилетающих в Гагры. Вам наверняка известно, как именно работают, например, круизные перевозки из Санкт-Петербурга в Москву. Важно наличие в городах двух аэропортов. В Санкт-Петербург туристы прилетели, сели на суда-трехдэки, дошли до Москвы и улетели обратно, а если прилетели в Москву, то сели на трехдэк, вернулись в Санкт-Петербург и улетели. Для любого туриста очень важно наличие близкого и комфортабельного аэропорта. В случае с городом Сочи, где есть порт в устье реки Мзымта недалеко от аэропорта Адлер, эта задача как раз решается оптимально.

А из важных вещей хочу напомнить вот о чем. Лет 300 назад в мире были две великие морские державы — Португалия и Швеция. Но затем они забыли о своих морских интересах. И где они теперь?

В.А. Попов. Вы случайно не моряк по сути своей?

А.Ю. Андрияннен. Да, я выпускник Ленинградского высшего инженерного морского училища им. адмирала С.О. Макарова.

В.А. Попов. Понятно. Я это понял из Вашего доклада. Спасибо за стратегический подход и системные оценки. Я понял, что у Вас есть свои взгляды, в частности и на будущее Имеретинки (о порте мне было рассказано).

Думаю, у всех есть моральное право высказаться о своем видении, своих подходах и так далее. Сегодня у нас нет цели принять какое-то решение, но то, о чем вы рассказали, лично мне интересно. Я постараюсь поглубже вникнуть, учтя и другие мнения. Поэтому предлагаю, коллеги, не спорить сейчас с докладчиком.

Я признаю сообщение представителя ГК "Олимпстрой" интересным, очень благодарен ему за это сообщение, оно отличается системностью и серьезным подходом. Но я вижу, что у других есть разные мнения и оценки.

Спорить не будем, главной задачей было подпитать нас информацией для подготовки документа о видении ситуации не только с одной точки зрения, а с учетом разных взглядов, узнать позицию руководителей на местах. Считаю, что мы достигли этой цели, поэтому демократично приглашаю Вас присесть и лишаю удовольствия отвечать на вопросы.

В.А. Попов,
*председатель Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике*

Заключительное слово

Уважаемые коллеги, хочу напомнить, что члены нашей комиссии приехали сюда для того, чтобы на месте выслушать прежде всего участников процессов на морском направлении, которые здесь происходят в связи с предстоящими Олимпийскими играми. Считаю, что цели мы достигли: и члены комиссии, и работники аппарата комиссии получили много полезной информации. У меня тоже возникло много вопросов к разным структурам, представители которых здесь присутствуют. Частным образом я их задам, но, в общем, картина ясна.

Какой можно сделать вывод, который предварительно запрашивался уже вчера после прохода катера вдоль побережья и бесед прежде всего с капитаном порта и участниками строительства? Мы его оформим соответствующим образом и в качестве рекомендаций передадим и в Правительство Российской Федерации, и в иные властные структуры.

С моей точки зрения, по состоянию на сегодня морская транспортная инфраструктура и все направление функционируют по различным причинам на значительно заниженном уровне (а именно значительно заниженном). Я не буду сейчас говорить о причинах, которые здесь назывались.

Задача федеральных и региональных органов власти, как и Правительства, вообще всех нас, с учетом проблем на автотранспортном, железнодорожном и воздушном направлениях, да еще с учетом того, что мы глубоко вникли в морское направление, такова: нужно принимать очень серьезные меры для того, чтобы нагрузить морское направление. Причем нужно принимать непростые решения. В частности, о дотациях, о которых я говорил, на пассажирские перевозки, нахождении неординарных решений с учетом загруженности Новороссийского порта (о чем тоже говорилось) и потребности создать там какую-то базу для перевалки грузов.

Надо все это внимательно посмотреть, потому что Олимпийские игры приходят и уходят, а инфраструктура, которая к ним создается, будет жить дальше. Она должна не разваливаться, а использоваться "по уму и в аккурат", как говорят в России.

С моей точки зрения, конечно, есть очень серьезные проблемы. Если бы не произошла авария с молом, сегодня была бы совершенно другая ситуация. К сожалению, эта зима по грузовой части ушла впустую по различным причинам. И я вижу нерешенность проблем, связанных с паромными делами.

По прибытии в Москву мы сразу дополнительно поработаем прежде всего с Министерством транспорта Российской Федерации, для того чтобы выработать согласованные предложения и найти решения по загрузке морского направления.

Это перспектива на будущее. С моей точки зрения, на начальной фазе она потребует определенных затрат, в том числе и государственных. Без этого нам ситуацию с места не сдвинуть, а если удастся сдвинуть, то неэффективно, и, может быть, даже не в ту сторону.

Коллеги, вы видели проект нашего протокола. Он еще не завершен, поэтому прошу всех, у кого есть предложения, сдать их в аппарат комиссии. Если не сегодня, то, пожалуйста, перешлите по электронной почте, возьмите адрес у сотрудников нашего аппарата. Присылайте, мы обязательно все учтем.

Хочу выразить всем признательность и благодарность за откровенную, искреннюю и ответственную работу по подготовке сегодняшнего совещания и активное участие. Я подпитался очень серьезной информацией буквально от представителей всех структур. Огромное вам всем за это спасибо.

На этом, я считаю, можно закончить. Но по правилам демократии положено предоставить возможность высказаться в пункте "Разное". У кого-то есть объявления, заявления или жалобы на недемократичное ведение совещания?

Из зала. Все отлично.

В.А. Попов. Тогда всем огромное спасибо. Дай Бог нам получить нужный практический результат.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРОТОКОЛ

совещания Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике на тему "О ходе строительства объектов инфраструктуры морского порта Сочи в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года"

г. Сочи

17 мая 2011 года

Председествовал:

В.А. Попов — председатель Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике

Присутствовали: список прилагается

Заслушав доклад В.В. Богословского и **выступления** П.П. Клопотовского, В.А. Попова, Н.А. Назиной, О.Н. Чекменева, В.Б. Подоприморы, А.Е. Стороженко, В.М. Шеянова, А.Ю. Андрияннена и проведя обсуждение основных актуальных вопросов о ходе строительства объектов инфраструктуры морского порта Сочи в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года, участники совещания **констатируют:**

В соответствии с пунктами 55—60 Программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 года № 991 (далее — Программа), определены следующие олимпийские объекты транспортной инфраструктуры и связанные с их строительством мероприятия:

Морской порт Сочи (проектные и изыскательские работы, реконструкция, строительство гидротехнических сооружений) — ответственный исполнитель Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот);

Береговая инфраструктура морского порта Сочи с целью создания международного центра морских пассажирских и круизных перевозок (проектные и изыскательские работы, реконструкция, строительство) — ответственный исполнитель ОАО "Сочинский морской торговый порт";

8 морских терминалов морского порта Сочи (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское) (проектные и изыскательские работы, реконструкция, строительство гидротехнических сооружений) — ответственный исполнитель Росморречфлот;

Береговая инфраструктура 8 морских терминалов морского порта Сочи (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское) (проектные и изыскательские работы, реконструкция, строительство) — ответственный исполнитель ООО "Донинвест";

Грузовой район морского порта Сочи в устье реки Мзымта (проектные и изыскательские работы, строительство гидротехнических сооружений) — ответственный исполнитель Росморречфлот;

Береговая инфраструктура, причалы и технологическое оборудование грузового района морского порта Сочи в устье реки Мзымта с дальнейшим перепрофилированием в инфраструктуру яхтинга (проектные и изыскательские работы, строительство) — ООО "Порт Сочи Имеретинский".

Целями и основными задачами реконструкции и строительства морского порта Сочи с береговой инфраструктурой (пункты 55 и 56 Программы) является создание международного центра морских пассажирских и круизных перевозок, увеличение международных пассажирских и круизных перевозок в городе Сочи и притока иностранных туристов,

прибывающих в город Сочи на крупных круизных судах. Планируемый ввод в эксплуатацию данных объектов — 2013 год.

Целями и основными задачами реконструкции и строительства 8 морских терминалов морского порта Сочи (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское) с береговой инфраструктурой (пункты 57 и 58 Программы) являются восстановление местных пассажирских морских линий, увеличение пассажирских перевозок в районе города Сочи. Планируемый ввод в эксплуатацию данных объектов — 2013 год.

Целями и основными задачами создания грузового района морского порта Сочи в устье реки Мзымта с береговой инфраструктурой (пункты 59 и 60 Программы) являются обеспечение строительства олимпийских объектов строительными материалами и конструкциями. Проектная мощность грузового района составляет 5 млн. тонн в год. Наибольшие нагрузки на грузовой район морского порта Сочи предполагаются в 2011—2012 годах, когда ожидается перевалка больших объемов инертных материалов — щебня и песка, связанная с основными строительными работами. Планируемый ввод в эксплуатацию данных объектов — октябрь 2011 года.

Участники совещания **отмечают:**

1. В настоящее время не обеспечена достаточная загрузка грузового района морского порта Сочи в устье реки Мзымта. При пропускной способности 2 млн. тонн в год в 2010-м году перевалено только 30 тыс. тонн грузов. Инвесторами предпринимаются усилия для привлечения грузов в порт, в частности заключены контракты на поставку около 2 млн. тонн песка, около 800 тыс. тонн цемента и тому подобное. Следует ожидать, что и в будущем при проектной мощности грузового района 5 млн. тонн будет ощущаться явный недостаток объема перевалки грузов.

Подпрограммой "Морской транспорт" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848, предусмотрено после окончания строительства олимпийских объектов перепрофилирование грузового района морского порта Сочи в устье реки Мзымта в инфраструктуру яхтинга.

Представляется целесообразным в дальнейшем сохранить часть объектов инфраструктуры грузового района морского порта Сочи в устье реки Мзымта для перевалки грузов и пассажирских перевозок.

2. До середины 1990-х годов вдоль побережья района города Сочи пассажирские суда осуществляли местные пассажирские перевозки на регулярной основе. С увеличением количества автотранспортных средств, старением и сокращением численности судов, осуществляющих каботажные перевозки пассажиров и их багажа вдоль побережья района города Сочи, рентабельность морских перевозок пассажиров существенно снизилась. В настоящее время регулярные каботажные морские перевозки пассажиров вдоль побережья района города Сочи не осуществляются.

Реконструкция и строительство 8 морских терминалов морского порта Сочи (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское) с созданием береговой инфраструктуры без решения вопросов устойчивого функционирования морского транспорта для обеспечения местных пассажирских перевозок, тарифной политики, возможности субсидирования перевозчиков, предоставляющих услуги по организации регулярных местных морских пассажирских перевозок, не приведут к ожидаемым результатам.

Требуют рассмотрения вопросы организации морского пассажирского сообщения с Республикой Абхазия, организации регулярных морских пассажирских перевозок с городами Новороссийск, Геленджик, Туапсе, Анапа, использование морского терминала Адлер для осуществления как местных, так и международных пассажирских перевозок с Республикой Абхазия.

Ответственным исполнителем по реконструкции и строительству береговой инфраструктуры 8 морских терминалов морского порта Сочи (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское), является ООО "Донинвест", которое не вы-

полнило своих обязательств по реконструкции и строительству указанных объектов, в связи с чем соглашение с ним было расторгнуто.

3. В настоящее время проводится реконструкция 1, 2 и 13 причалов Сочинского морского торгового порта. Вместе с этим в таможенные органы не поступила проектная и техническая документация в отношении реконструкции пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации, установленного в порту. Отсутствие указанных материалов, а также информации о сроках завершения реконструкции не позволяет судить о перспективах данных объектов и возможных технологических схемах работы государственных контрольных органов. Не представляется возможным определить требования к обустройству и оснащению пункта пропуска, необходимые для создания условий для проведения государственного контроля. В Сочинском морском торговом порту в настоящее время отсутствуют надлежащим образом обустроенные помещения для размещения должностных лиц таможенного органа.

Совершение таможенных операций в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, и товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами, осуществляются государственными контролирующими органами на якорной стоянке № 419 Сочинского морского торгового порта. Якорная стоянка находится практически в открытом море, что приводит к определенным трудностям и ставит совершение таможенных операций в прямую зависимость от погодных условий.

На участке морского терминала Адлер ведется реконструкция, связанная с обустройством пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации и созданием необходимых условий для проведения контроля. При этом технологические решения не позволяют обеспечить заявленную пропускную способность пункта пропуска.

По итогам обсуждения **принято решение рекомендовать:**

1. Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике:

1.1. Продолжить мониторинг реализации Программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 года № 991, и Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848, в части, касающейся строительства объектов инфраструктуры морского порта Сочи.

2. Правительству Российской Федерации:

2.1. При составлении проекта федерального бюджета на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов предусмотреть:

2.1.1. Средства федерального бюджета на строительство пассажирских судов для осуществления местных морских пассажирских перевозок в районе города Сочи.

2.1.2. Предоставление субсидий из федерального бюджета бюджету Краснодарского края на возмещение части затрат юридическим лицам, предоставляющим услуги по перевозке пассажиров морским транспортом на местных пассажирских морских линиях в районе города Сочи.

2.2. Поручить Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Федеральной службой безопасности Российской Федерации подготовить предложения по вопросу перебазирования расположенного в морском порту Сочи дивизиона пограничных кораблей в район северного мола морского порта Сочи и создания в данном районе соответствующих объектов инфраструктуры морского порта.

3. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта:

3.1. Подготовить предложения Правительству Российской Федерации о внесении изменений в подпрограмму "Морской транспорт" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848, предусмотрев в ней инвестиционный проект, предусматривающий строительство пассажирских судов для осуществления местных морских пассажирских перевозок в районе города Сочи.

4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта, Государственной корпорации по строительству олимпийских объектов и развитию города Сочи как горноклиматического курорта, администрации Краснодарского края, администрации города Сочи:

4.1. Рассмотреть вопрос об оптимизации перевозок грузов для обеспечения строительства олимпийских объектов в городе Сочи с целью увеличения объемов перевалки грузов в грузовом районе морского порта Сочи в устье реки Мзымта до уровня пропускной способности производственных мощностей.

4.2. Рассмотреть вопрос о целесообразности сохранения части объектов инфраструктуры грузового района морского порта Сочи в устье реки Мзымта для перевалки грузов и пассажирских перевозок после завершения строительства олимпийских объектов.

4.3. Ускорить решение вопроса по созданию необходимой береговой инфраструктуры 8 морских терминалов морского порта Сочи (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское) с возможным привлечением для реконструкции и строительства объектов инвесторов для каждого терминала и имеющих соответствующий опыт работы в Краснодарском крае.

5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта, администрации Краснодарского края, администрации города Сочи:

5.1. Разработать мероприятия по организации регулярных местных пассажирских перевозок морским транспортом в районе города Сочи (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское), а также регулярных морских пассажирских перевозок с городами Новороссийск, Геленджик, Туапсе и Анапа.

6. Федеральному агентству морского и речного транспорта, администрации города Сочи, ФГУП "Росморпорт":

6.1. Рассмотреть вопрос о создании береговой инфраструктуры для обслуживания пассажиров на 8 морских терминалах морского порта Сочи (создание быстровозводимых комплексов для размещения билетных касс, экскурсионных операторов, медицинского обеспечения пассажиров, укрытия пассажиров (зал ожидания)).

7. Федеральному агентству по обустройству государственной границы Российской Федерации, Федеральной службе безопасности Российской Федерации, Федеральной таможенной службе, Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, Министерству транспорта Российской Федерации:

7.1. Разработать и утвердить технологическую схему работы пункта пропуска морского порта Сочи на морском терминале Адлер с учетом проведения паспортного контроля до 300 пассажиров в час с использованием четырех модульных кабин паспортного контроля.

7.2. Организовать проведение заседания межведомственной комиссии по приемке в эксплуатацию пункта пропуска на морском терминале Адлер морского порта Сочи.

8. Министерству спорта, туризма и молодежной политики Российской Федерации, администрации города Сочи, ФГУП "Росморпорт":

8.1. Проводить еженедельно селекторные совещания (видеоконференции) совместно с представителями туристических компаний в целях обмена информацией и решения вопросов по координации туристических маршрутов, а также организации взаимодействия морского и автомобильного сообщения.

9. ФГУП "Росморпорт":

9.1. Обеспечить при организации пассажирских перевозок выполнение всех требований законодательных и иных нормативных правовых актов по безопасной перевозке пассажиров морским транспортом.

Председатель Комиссии
Совета Федерации по национальной
морской политике

В.А. Попов

**ПРЕЗЕНТАЦИЯ
К ДОКЛАДУ В.В. БОГОСЛОВСКОГО**

О ходе строительства пунктов 55, 57 и 59 Программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта

**Докладчик:
Директор Сочинского филиала
ФГУП «Росморпорт»**

17 мая 2011 года

В.В. Богословский

г. Сочи



п. 55 Программы:

Морской порт Сочи (проектные и изыскательские работы, реконструкция, строительство гидротехнических сооружений)

Ответственный исполнитель – Росморречфлот

Цель проекта:

Преобразование порта Сочи в пассажирский порт, предназначенный для обслуживания пассажирских линий местного, зарубежного и круизного назначения, а также обеспечивающий прием и стоянку частного маломерного флота и яхт.

Срок строительства объекта: декабрь 2010 – февраль 2013 года

Генеральный подрядчик – ООО «Корпорация Инжтрансстрой»

Схема порта Сочи



Отсыпка камня

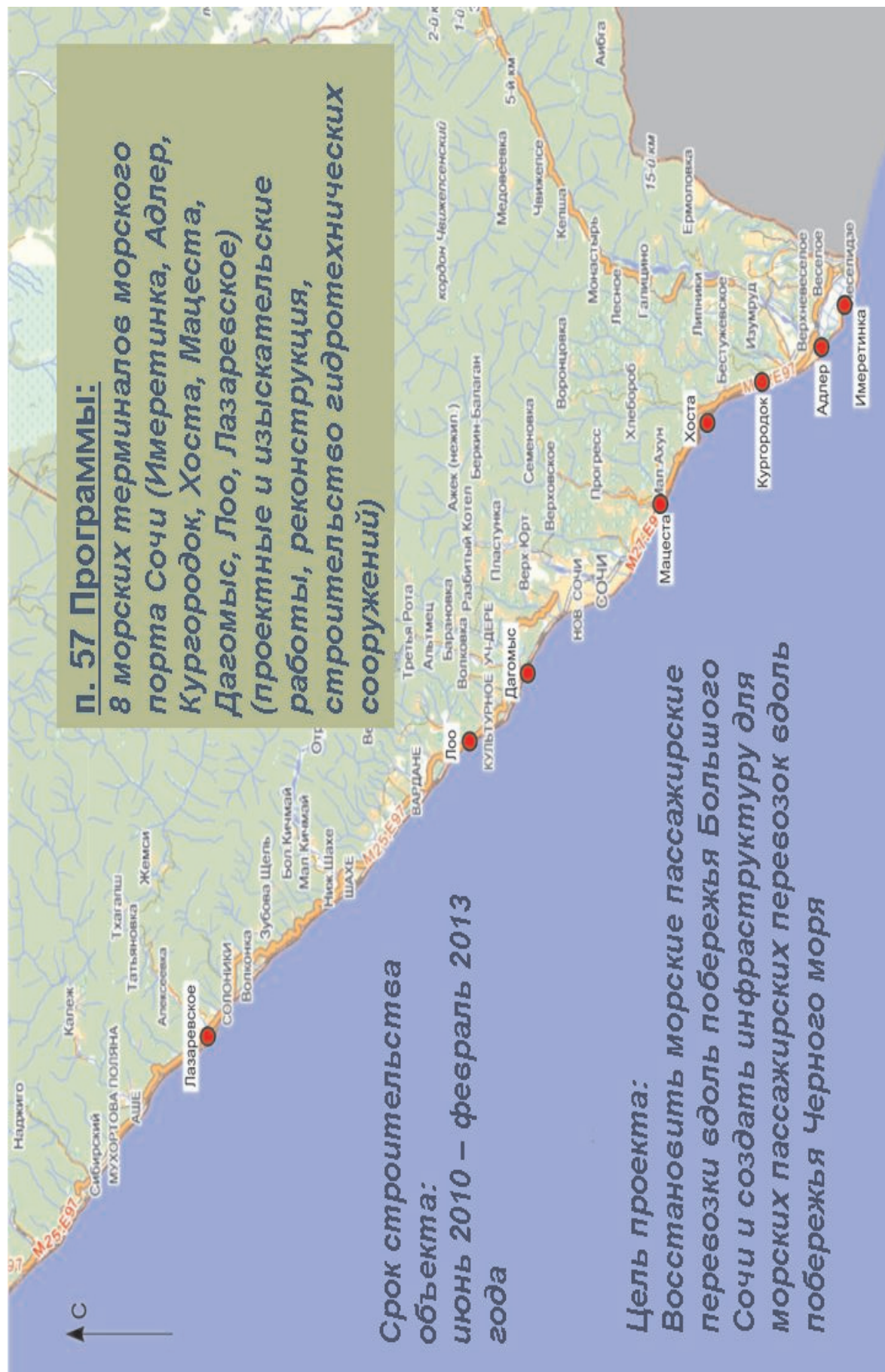


Общий вид



Бетонирование трубопунта







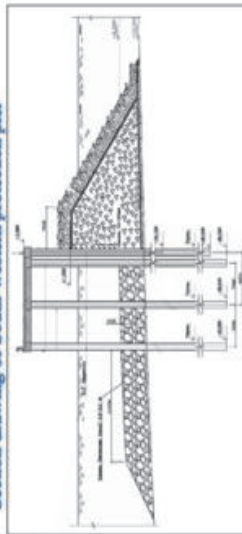
Ответственный исполнитель
 – Росморречфлот

Генеральный подрядчик
 – ОАО «Дормост»



«Грузовой район морского порта Сочи в устье р. Мзымта (проектные и изыскательские работы, строительство гидротехнических сооружений)»
«Cargo area of Mzymta river estuary (design and survey works, reconstructions, new constructions of waterside structures).»

Разрез Юго-Западного ограждающего мола
Section drawing of South-western protection pier



Экспликация основных гидротехнических сооружений

№ п/п	Объект	Инвестор	Срок
1	Юго-Западный ограждающий мол	Росморречфлот	2008-2011
2	Восточный ограждающий мол	Росморречфлот	2008-2011
3	Восточный причал	Росморречфлот	2008-2011
4	Восточный причал	Росморречфлот	2008-2011
5	Восточный причал	Росморречфлот	2008-2011

Explication of the cores hydraulic engineering constructions

N	name	Investor	Term
1	South-western protection pier	Rosmorrechflot	2008-2011
2	Eastern protection pier	Rosmorrechflot	2008-2011
3	Vertical type canal protection	Rosmorrechflot	2008-2011
4	Vertical type canal protection	Rosmorrechflot	2008-2011
5	Vertical type canal protection	Rosmorrechflot	2008-2011

График строительства
Construction programme



Юго-Западный мол 400м
South-western protection pier 400m



Восточный мол и временный мост
Eastern protection pier and temporary bridge



Перепрофилирование грузового района в яхтенную марину
Reprofilng of cargo area into yacht marina



Ответственный исполнитель:
Росморречфлот
Delivering agency:
Rosmorrechflot

Срок реализации проекта:
Окончание проектирования - декабрь 2008
Окончание строительства - октябрь 2011
Sheet 2-экспликация

Term of realization of project:
End designing - december 2008
Date of substantial completion - october 2011
Commissioning

Подрядчики:

- ЗАО «Инжиниринговая компания «Трансстрой» (1 этап)
- ООО «Корпорация «Инжтрансстрой» (2 этап)
- ЗАО «Транзас» (СУДС)



ПРЕЗЕНТАЦИЯ К ДОКЛАДУ В.М. ШЕЯНОВА

п. 60 Программы строительства олимпийских объектов и развития г. Сочи как горно-климатического курорта, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 года № 991 (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 27 июля 2009 года № 613)

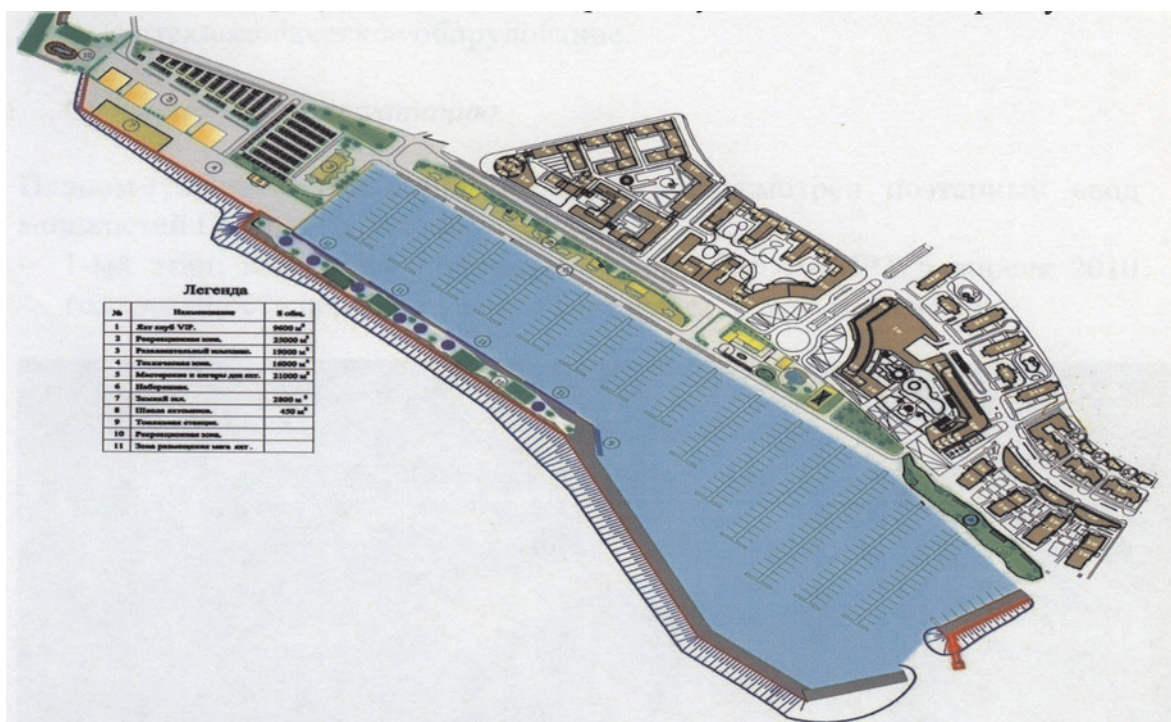
Объект: Береговая инфраструктура, причалы и технологическое оборудование грузового района морского порта Сочи в устье реки Мзымта с дальнейшим перепрофилированием в инфраструктуру яхтинга (проектные и изыскательские работы, строительство).



Докладчик: генеральный директор ООО "Порт Сочи Имеретинский" В.М. Шеянов.

Май 2011 года

После окончания Олимпийских игр в 2014 году будет выполнено перепрофилирование Грузового района в яхтенную марину для размещения яхт и маломерных спортивных судов, а также для обслуживания прогулочных пассажирских судов в качестве порто-пункта.



1.3. Ответственные исполнители

Ответственными исполнителями по строительству Грузового района морского порта Сочи в устье реки Мзымта в соответствии с пунктами 59 и 60 Программы строительства олимпийских объектов, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 27 июля 2009 года № 613, являются Федеральное агентство Росморречфлот — по объектам федеральной собственности и ООО "Порт Сочи Имеретинский" — по объектам частных инвестиций.

1.4. Распределение объектов федеральной собственности и инвестора

Объекты, финансируемые за счет средств федерального бюджета:
 оградительные сооружения (1142 погонных метров),
 берегозащитные сооружения (420 погонных метров),
 дноуглубление (630 тыс. куб. метров),
 оборудование пункта пропуска через государственную границу,
 средства для обеспечения безопасности мореплавания (СУДС и СНО),
 оснащение пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации средствами специального контроля и инженерными сетями.

Объекты, финансируемые инвестором:

восемь грузовых причалов (1280 погонных метров),
 берегозащитные сооружения на внутренней акватории (390 погонных метров),
 намывная территория,
 технологические площадки и проезды,
 инженерные сети,
 здания и сооружения,
 технологическое оборудование.

1.5. Сроки ввода в эксплуатацию

Планом-графиком реализации проекта предусмотрен поэтапный ввод мощностей Грузового района:

1-й этап: ввод в эксплуатацию произведен ФАМРТ 6 апреля 2010 года, мощность перевалки порта составляет 2 млн. тонн в год;



2-й этап: в октябре 2011 года порт выйдет на проектную мощность — 5 млн. тонн в год.



2. Основные характеристики объекта

Проектом предусмотрено строительство Грузового района, в состав которого входят объекты со следующими характеристиками:

8 универсальных грузовых причалов, из них:

3 причала для навалочных грузов,

5 причалов для генеральных грузов.

Общая протяженность грузового причального фронта — 1280 метров.

Глубина подходного канала и отметка дна у причалов — 9,2 метра.

Общая площадь, занимаемая грузовым районом, — 38,1 гектара, в том числе:

площадь грузового района в границах отвода, с учетом временно арендуемой территории — 15,3 гектара;

площадь внутренней акватории грузового района — 22,8 гектара;

общая площадь складских площадок для хранения грузов — 4,7 гектара, в том числе:

для генеральных грузов — 3,3 гектара,

для навалочных грузов — 1,4 гектара.

3. Текущий статус проекта

3.1. Ключевые стадии проекта

Положительное заключение Государственной экологической экспертизы получено 5 сентября 2008 года.

Положительное заключение ФГУ "Главгосэкспертиза" получено 21 ноября 2008 года.

Разрешение на строительство объекта выдано Федеральным агентством морского и речного транспорта (Росморречфлот) 10 декабря 2008 года.

Решение о предоставлении во временное водопользование акватории водного объекта для размещения гидротехнических сооружений выдано Кубанским бассейновым водным управлением (КБВУ) 15 апреля 2011 года.

Проектирование стадии "Р": генеральный проектировщик ЗАО "Инжтрансстрой", проектировщик ООО "Морстройтехнология", начало работ по разработке рабочей документации — май 2009 года.

Начало строительно-монтажных работ по объектам инвестора — май 2009 года.

3.2. Текущий статус строительства объектов инвестора.

Берегоукрепление (150 метров) и причалы № 4 и 5 — закончены строительством и введены в опытную эксплуатацию 6 апреля 2010 года.

Берегоукрепление (240 метров) без учета верхнего строения выполнено на 100 процентов.

Причалы генеральных грузов — все выполнено на 100 процентов:

свайное основание на причалах,

свайное основание на причале № 3,

верхнее строение причалов № 1 и 2,

образование территории — 6,3 гектара.

Здание административно-бытового комплекса (АБК) — выполнено на 100 процентов.

Причалы навалочных грузов:

свайное основание на причале № 6 — выполнено на 30 процентов.

3.3. Эксплуатационная деятельность порта

Приобретено и эксплуатируется основное технологическое оборудование для перевалки грузов на 1 этапе эксплуатации Грузового района:

3 мобильных портовых крана "Либхерр"- LHM 280, г/п 84 тонны;

3 мобильных портовых крана "Либхерр"- 180, г/п 64 тонны;

3 крана-манипулятора "Либхерр" R954/ R974;

5 ковшовых автопогрузчиков L506/ L550;

4 мобильных бункерных установки для перевалки инертных материалов и 6 грейферов (12 и 8 куб. метров).



За период опытной эксплуатации 1 этапа с апреля 2010 года по 14 мая 2011 года в Грузовом районе обработано 63 судна средней грузоподъемностью 3 тыс. тонн с инертными и генеральными грузами, в том числе крупногабаритными, общий объем принятых грузов — 98 676 тонн.

4. Меры по охране окружающей среды

4.1. Перечень природоохранных мероприятий

Снижение загрязнения атмосферы:

* В Грузовом районе морского порта города Сочи при перегрузке пылящих материалов используются бункера с системами пылеподавления. Система пылеподавления состоит из насоса высокого давления, подающего воду в форсунки тонкого распыления, и блока управления. Распыление воды на перегружаемые инертные материалы снижает пылеобразование на 98,8 процента. Применение форсунок для распыления воды существенно снижает расход воды для пылеподавления. Например, на 700 тонн перегружаемого песка или щебня, благодаря применению форсунок расходуется менее 0,78 куб. метра воды. В настоящий момент используется привозная вода, после запуска очистных сооружений ливневых вод планируется заправлять систему пылеподавления очищенными ливневыми стоками.

* В грузовом районе морского порта для перегрузки грузов используются мобильные портовые краны Liebherr LHM 180 и LHM 280. Краны снабжены экономичной дизель-гидравлической силовой установкой на базе дизельного двигателя MAN D 2842 LE. Применяемые краны соответствуют современным западным стандартам US-EPA/CARB и 97/68/ЕС по содержанию загрязняющих веществ в выхлопных газах. Также в дополнение к уже и так экономичной дизель-гидравлической установке ООО "Порт Сочи Имеретинский" (Базовый Элемент), оснастило краны электронной системой оптимизации расхода топлива. Электронная система оптимизации расхода топлива позволяет добиться экономии 4—7 процентов топлива без ухудшения технических характеристик кранов.

* Колонки электроснабжения для кораблей с целью исключения выбросов при стоянке (планируются и для постоллимпийского периода).

* Пересмотрен технологический процесс выгрузки судов для уменьшения выделения пыли (по прямому варианту).

*Транспортировка паромом грузового транспорта для разгрузки дорог и уменьшения выбросов парниковых газов.

Энергоэффективность:

*Высокий уровень теплоизоляции и эффективности внутреннего освещения в АБК.

*Дополнительно установлена система Eco-Control на кранах (снижает потребление топлива без ухудшения характеристик).

Водосбережение:

*Очищенные ливневые стоки планируется использовать в постах мойки колес и системах пылеподавления.

*На территории строительства применяются посты мойки колес с оборотным водоснабжением.

*Объект оборудован специализированным оборудованием для ликвидации проливов нефтепродуктов (боны, сертифицированный сорбент). Заключены договора со спасательными организациями для быстрого реагирования на аварийные ситуации.

*Разработаны и утверждены ПЛАРН (план ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов) и ПЛАС (план ликвидации аварийных ситуаций).

Обращение с отходами:

*98,7 процента отходов используются повторно/перерабатываются.

*Организован раздельный сбор отходов.

Компенсации:

*1400 деревьев планируется высадить поэтапно до 2013 года.

*Восполнение водных биоресурсов — 7,5 млн. рублей.

*Флора — 1,6 млн. рублей.

*Атмосфера — 0,6 млн. рублей.

*Отходы — 1,5 млн. рублей.

Общее:

*Ведется комплексный производственный экологический контроль за водным объектом, ливневыми стоками, качеством воздуха на границах жилой застройки, а также донных отложений и почвы.

*Получены разрешения на выброс и лимиты на размещение отходов.



ПРЕЗЕНТАЦИЯ К ДОКЛАДУ А.Ю. АНДРИЯЙНЕНА



Руководитель проекта Дирекции по
координации проектирования и строительства
объектов транспортной инфраструктуры ГК
«Олимпстрой»

Андрияйнен Андрей Юрьевич

Строительство порта Сочи:

1. Порт Сочи
2. 8 морских терминалов порта Сочи
3. Грузовой район порта Сочи в устье реки Мзымта

Каждый из объектов состоит из федеральной и инвестиционной частей



1. Порт Сочи

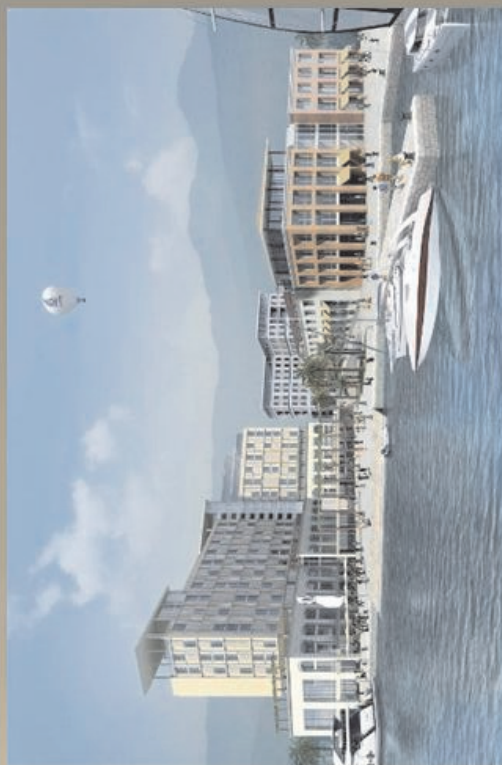
Планируемый ввод в эксплуатацию – 2013 год



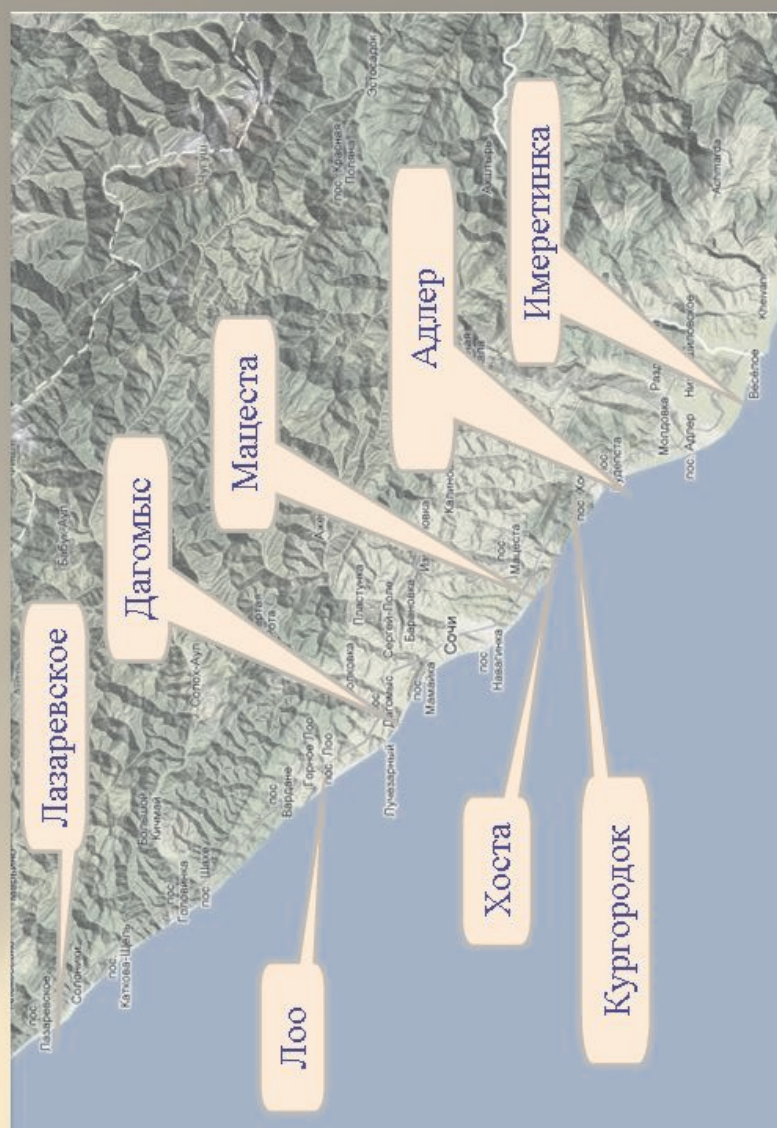
Порт Сочи



Инвестиционная часть:
береговая
инфраструктура
и
стоянка для
маломерных судов —
марина



2.8 морских терминалов

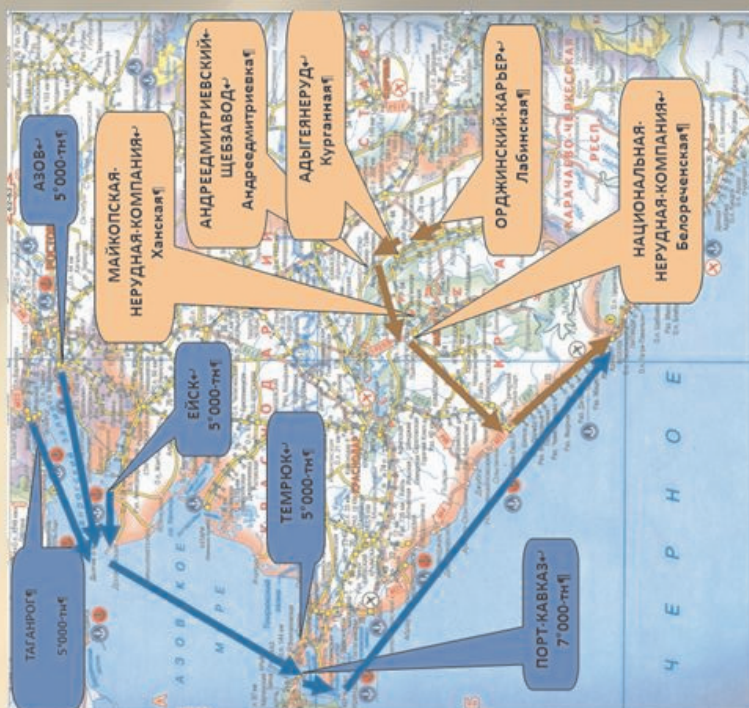




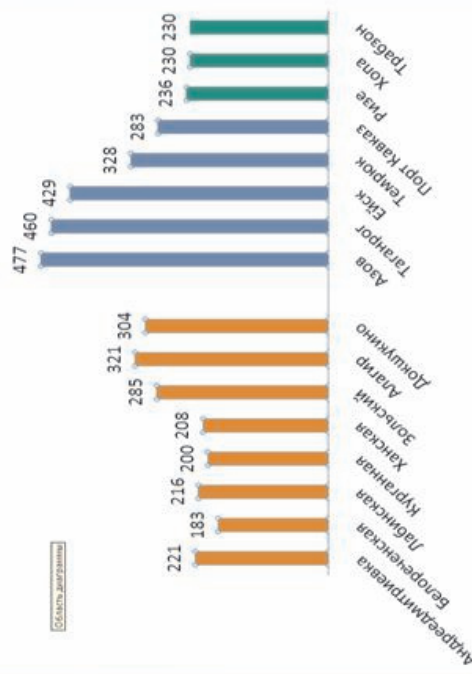
3. Грузовой район порта Сочи в устье реки Мзымта

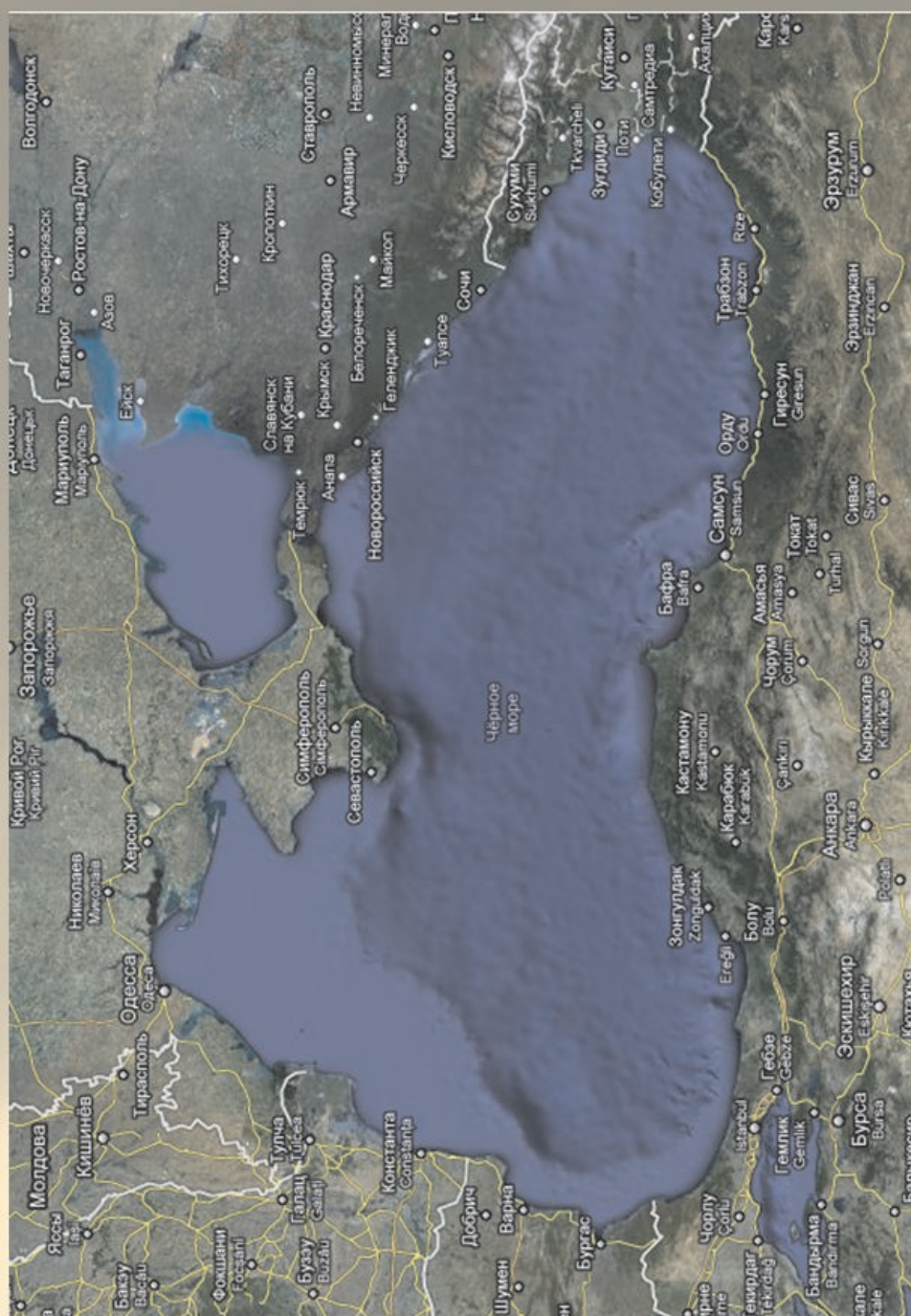


Почему не загружен порт ?



Стоимость доставки





КАКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ГРУЗОВОГО РАЙОНА ПОРТА СОЧИ В УСТЬЕ РЕКИ МЗЫМТА ?

1. Многофункциональность
2. Возможность оперативной мобилизации
3. Выгодное географическое положение



Как использовать порт?

- Базирование кораблей ВМФ Российской Федерации
- Базирование кораблей береговой охраны
- Базирование спасательных судов постоянной готовности
- Стоянка и обслуживание маломерных судов

Федеральное Собрание Российской Федерации
Совет Федерации

Материалы совещания Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике
(г. Сочи)

**О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ
ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКОГО ПОРТА СОЧИ
В РАМКАХ ПОДГОТОВКИ К XXII ОЛИМПИЙСКИМ ЗИМНИМ ИГРАМ
И XI ПАРАЛИМПИЙСКИМ ЗИМНИМ ИГРАМ 2014 ГОДА**

17 мая 2011 года

Материалы представлены
Комиссией по национальной морской политике

Информационный бюллетень № 19

Под редакцией
В.А. Попова, Н.К. Максюты

Составители: **А.П. Соколов, В.В. Карлашов, П.Г. Степанов**

Редактор *В.В. Шабалкин*

Корректоры: *И.Н. Егорова, Л.Г. Станкевич, И.В. Шумская*

Компьютерная верстка: *Н.Г. Шишкина*

Оригинал-макет подготовлен Издательским отделом
Управления информационного и документационного обеспечения
Аппарата Совета Федерации

Отпечатано в отделе подготовки и тиражирования документов
Управления информационного и документационного обеспечения
Аппарата Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации