

Порты в Южном федеральном округе: ключевые проекты



А. А. Жилкин,
губернатор
Астраханской области

Долгосрочные цели социально-экономического развития Астраханской области до 2020 г. обозначены в стратегии, которая соответствует «Концепции долгосрочного социально-экономического развития России до 2020 г.». Безусловный приоритет в региональных планах отдан развитию Астраханского транспортного узла и, в частности, его активного звена — Астраханского морского порта.

Транзитный потенциал Каспийского моря является одним из наиболее привлекательных в мировой системе транспортных коридоров. Анализ специалистов из различных государственных и коммерческих структур указывает на то, что в перспективе по коридору «Север — Юг» возможно прохождение 15–20 млн т генеральных грузов в год только морским водным транспортом. Коридор обеспечит транзитную связь

Северной Европы, Скандинавии и России со странами бассейна Персидского залива, Индийского океана и Юго-Восточной Азии через Иран и, соответственно, существенную экономию времени (до 2 недель) и финансовых средств при транспортировке грузов.

Приоритетным направлением развития транспортного комплекса Астраханской области является создание современных магистралей, развитой инфраструктуры и современных логистических центров. Это позволяет осуществлять континентальный и трансконтинентальный транзит, а также наладить связь Астраханской области не только с крупными российскими, но и зарубежными промышленными и транспортными центрами.

Ключевое звено Астраханского транспортного узла — Астраханский морской порт.

В настоящее время в Астраханской области работают 18 стивидорных организаций. Из них 15 оперируют генеральными грузами и контейнерами, 1 занимается перевалкой серы, 2 терминала предназначены для перевалки нефти и нефтепродуктов.

Консолидированный морской порт Астрахань, традиционно обслуживающий внешнеторговые грузопотоки России, открыт для международного судоходства. В настоящее время в порты Астрахань и Оля заходит более 120 судов, совершающих международные рейсы. Доля отечественных судов, отправляющихся в заграничье, в последние годы существенно выросла.

Судя по итогам зимней навигации 2010–2011 гг., количество судозаходов в порты Астраханской области (включая Оля и Бузан) увеличивается год от года. Показатель числа судозаходов Астраханского морского порта превысил аналогичный прошлогодний в 2,2 раза.

В текущем году безопасное судоходство обеспечивалось силами трех ледоколов: «Капитан Букаев», «Капитан Чечкин», «Капитан Мецайк». Их работа в тяжелых условиях ледовой обстановки благоприятно отразилась на грузопереработке морского порта Астрахань и порта Оля: сроки простоя судов на рейде в ожидании караванной проводки сократились, кроме того, были предотвращены ситуации, связанные с угрозой жизни экипажу и потерей судна в ледовом плену.



Объемы грузов, которые принимает и обрабатывает Астраханский морской консолидированный порт, растут. Так, в 2010 г. грузооборот порта составил 7,9 млн т, что на 19 % выше показателей 2009 г. При этом на импорт ушло 161,7 тыс. т грузов (рост — 36 %), на экспорт — 5831 тыс. т (рост — 22 %), объем внутренней перевалки (каботаж) составил 1995,3 тыс. т (рост — 9 %).

Перевалка грузов увеличилась почти по всему диапазону основной номенклатуры. Так, рост перевалки металлопродукта составил около 11 %, объем перевалки серы вырос на 52 %, сохраняется положительная динамика перевалки зерна и удобрений (80 и 19 % соответственно). В 2010 г. заметно активизировались контейнерные перевозки (рост на 78 %).

Основная номенклатура внешнеторговых грузов — это металл (63 %), сера (19 %) и пиломатериалы (12 %). В результате реализации достигнутых соглашений о торгово-экономическом сотрудничестве Астраханской области и стран Прикаспийского бассейна нефтеналивные операции в Астраханском порту в 2010 г. выросли в 3 раза и составили 300 тыс. т.

Следует подчеркнуть, что на сегодняшний день усилия государства, правительства Астраханской области и частных инвесторов сосредоточены на завершении работ по строительству первого грузового района порта Оля. Его суммарная мощность, согласно генеральной схеме, составляет 7,7 млн т в год при условии завершения строительства 14 причалов. Общий объем государственных инвестиций в объект составляет 2,5 млрд руб., частных — 11,8 млрд руб.

В последнее время растет интерес к инвестированию средств в развитие портовой инфраструктуры и тыловых зон морского торгового порта Оля со стороны зарубежных компаний. Среди основных можно выделить компанию «КАВЕ», которая является крупным частным холдингом, зарегистрированным в Исламской Республике Иран, и осуществляет транспортно-логистические операции в Средней и Юго-Восточной Азии, на Ближнем Востоке и в Африке. Инвестиционная политика компании предполагает использование регионального транзитного потенциала для поставок зерна через Иран на африканский континент.

В настоящее время в порту Оля действуют три причала, в 2010 г. грузооборот достиг 1 млн 54 тыс. т. Раз-

витие порта осуществляется по хорошо зарекомендовавшей себя схеме государственно-частного партнерства.

Построены несколько причалов. До конца 2011 г. завершится возведение еще трех причалов, а также объектов региональной системы безопасности мореплавания на акватории портов Астрахань и Оля и на подходах к ним. Кроме того, в текущем году планируется сооружение причала № 5А, уже разработаны проекты базы портового флота и объектов внешнего энергоснабжения порта. С окончанием строительства этих объектов, а также причалов для химических и наливных грузов создание первого грузового района порта Оля проектной мощностью 8 млн т будет завершено.

Широко обсуждается вопрос о перспективах строительства второго грузового района мощностью 26 млн т различных грузов. Этот проект включает в себя расширение портовых сооружений для приема и обработки контейнерных и генеральных грузов, зерногрузов, лесных, навалочных, наливных грузов и сжиженных газов. Портовый комплекс будет состоять из трех терминалов: сухогрузного, паромного и нефтеналивного. Общее количество причалов достигнет 46, длина причальной линии составит 7,7 км. Предполагаемая общая сумма инвестиций — 3 млрд 425 млн руб., в том числе из федерального бюджета — 625 млн руб., из внебюджетных источников — 2 млрд 800 млн руб. Предполагается, что строительство объекта начнется в 2015 г.

Примечательно, что государственные и частные средства, вложенные в строительство порта Оля, соотносятся как 1:7, что свидетельствует о достаточно высоком экономическом интересе инвесторов к этому объекту.

В результате интеграции порта Оля в коридор «Север — Юг» он стал главным элементом Астраханского транспортного узла, в состав которого также входят судоремонтные заводы, железнодорожная составляющая, авиа- и автотранспорт. Сбалансированное развитие всех элементов Астраханского транспортного узла как ключевого звена международного транспортного коридора «Север — Юг» позволит всем его инвесторам извлечь максимальный экономический эффект. В целом же будет сделан серьезный шаг вперед в развитии экономического сотрудничества между государствами Прикаспийского региона.



Д. Е. Пугачев,
руководитель
департамента
по транспорту и связи
Краснодарского края

Географическое положение Краснодарского края обеспечивает кратчайшее и наиболее выгодное в экономическом отношении водное сообщение России со странами Европы, Средиземноморья, Ближнего и Среднего Востока, Закавказья, Средней Азии и Персидского залива. Имея прямой выход к морским путям, международные аэропорты, разветвленную сеть автомобильных дорог, богатейшие сырьевые запасы и перерабатывающие мощности, Краснодарский край является благоустроенной территорией для бизнеса и вложения инвестиций. В условиях благоприятного инвестиционного климата в регионе активно развивается портовая деятельность.

На территории Краснодарского края находится девять морских портов, которые обеспечивают перевалку внешнеторговых и транзитных грузов в объеме свыше 153 млн т в год.

В целях увеличения пропускной способности транспортного комплекса Краснодарского края и повышения качества предоставляемых услуг осуществляется строительство новых портовых мощностей, ведется реконструкция и техническое перевооружение существующих перегрузочных комплексов.

Активно реализуется проект «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла», который предусматривает сбалансированное развитие всех видов транспорта и автодорожного хозяйства, что позволит увеличить объем перевалки сухих грузов через порт Новороссийск до 50 млн т в год.

В рамках данной программы в порту Новороссийск осуществлена реконструкция контейнерного терминала и комплекса по перевалке лесных грузов, введен в эксплуатацию современный зерновой терминал пропускной способностью 3,6 млн т в год.

В настоящее время продолжается реализация инвестиционных проектов по реконструкции причала № 1А нефтегавани Шесхарис, строительству мазутного терминала грузооборотом 4 млн т в год и контейнерного терминала мощностью 1,2 млн TEU в год.

Развивается порт Туапсе: в 2010 г. введен в эксплуатацию комплекс по пере-



валке зерновых грузов, в текущем году завершается строительство современного комплекса по перевалке минеральных удобрений компании «Еврохим», реализуется проект строительства глубоководного нефтеналивного причала № 1А.

В 2004 г. принято решение о строительстве нового морского порта на Черном море в районе мыса Железный Рог, которому Постановлением Правительства РФ присвоено наименование Тамань. В настоящее время в порту Тамань ЗАО «Таманьнефтегаз» завершает строительство первой очереди перегрузочного комплекса по перевалке сжиженных углеводородных газов, нефти и нефтепродуктов грузооборотом 10,5 млн т в год. В 2009 г. ООО «Пищевые ингредиенты» (группа компаний «ЭФКО») ввело в эксплуатацию первую очередь комплекса по перевалке масложирового сырья и виноматериалов грузооборотом 500 тыс. т в год. В июне 2011 г. компания завершает строительство первой очереди комплекса по перевалке зерновых грузов в объеме 8,6 млн т в год. Министерство транспорта Российской Федерации совместно с администрацией Краснодарского края ведет подготовительные работы по проекту «Строительство су-

хогрузного района порта Тамань», проектный грузооборот которого составит 66 млн т в год.

В порту Темрюк в 2008 г. завершено строительство первого в России комплекса по перевалке сжиженных углеводородных газов пропускной способностью 300 тыс. т в год.

В порту Кавказ функционирует железнодорожный паромный комплекс. Железнодорожные паромы работают на линиях порт Кавказ — Керчь (Украина), порт Кавказ — Потти (транзитные перевозки на Армению в соответствии с межправительственным соглашением), порт Кавказ — Варна (Болгария).

Ведутся работы по проектированию Северо-Восточного грузового района порта Кавказ, в составе которого планируется строительство автопаромного комплекса.

Приняты меры по восстановлению морского пассажирского сообщения в Азово-Черноморском бассейне. Для этих целей создана судоходная компания ООО «Южные транспортные линии», закуплены пассажирские суда. Открыты регулярные пассажирские перевозки на линиях Новороссийск — Сочи и Новороссийск — Ялта с использованием скоростных судов на подводных крыльях.

В 2010 г. открыта пассажирская линия порт Кавказ — Керчь с использованием пассажирского катера ФГУП «Росморпорт».

В соответствии с программой строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта, утвержденной Постановлением Правительства РФ от 29.12.2007 г. № 991, ведутся работы по реконструкции порта Сочи с береговой инфраструктурой с целью создания международного центра морских пассажирских и круизных перевозок для обеспечения приема круизных судов большой пассажироместимости. Данный проект предполагает реконструкцию существующих объектов порта и акватории с созданием яхтенного порта, а также строительство новых оградительных сооружений и причального фронта для круизных пассажирских судов пассажироместимостью 3100 человек с созданием соответствующей береговой инфраструктуры. Программой также предусмотрено строительство восьми портопунктов (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское), что позволит частично решить проблему перевозок пассажиров в Сочи.