

Программа развития портов Юга России

Е.Г. ТРУНИН, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта

Важнейшим свидетельством интенсивного и поступательного развития мощностей российских портов на Черном, Азовском и Каспийском морях является, прежде всего, неуклонный рост ежегодных объемов перерабатываемых ими грузов.

В 2006 году суммарные объемы перевалки грузов портов Южного бассейна составили 159,4 млн. тонн, из них сухих грузов — 47,4 млн. тонн, наливных — 112,0 млн. тонн. При этом перевалка сухих грузов увеличилась, прежде всего, за счет экспорта черных металлов (Новороссийский транспортный узел — более чем на 13%, порт Махачкала — более чем на 20%, порт Туапсе — на 18%), экспорта угля — более чем на 6% (Туапсе и Махачкала), экспорта цветных металлов — на 36% (Новороссийский лесной порт).

Перевалка наливных грузов увеличилась за счет роста экспортных объемов нефтепродуктов более чем на 12%, что было обеспечено Новороссийским и Махачкалинским портами.

Всего же за 2001–2006 годы объемы перевалки грузов в портах Южного бассейна увеличились в 1,4 раза.

Что касается состояния и перспектив технического развития российских южных портов, то они таковы.

Порт Новороссийск

В 2005 году завершена реконструкция пристани № 5 длиной 420 погонных метров (причалы №№ 26 и 27) для перевалки дизтоплива и карбамидно-аммиачной смеси (КАС), которая позволила значительно увеличить объемы перевалки этих грузов. Реконструкция причала № 26 позволила увеличить максимальный дедейт обрабатываемых на причале судов с 16 до 40 тыс. тонн. Заказчиками проекта являются ОАО «Новороссийский морской торговый порт» и ОАО «Импорт-пищепром».

В 2007 году будет введена в эксплуатацию пристань № 3, где планируется построить береговую часть зернового терминала мощностью 3,6 млн. тонн, из которых 2,9 млн. тонн будет доставляться по железной дороге, 0,6 млн. тонн — автотранспортом.

ОАО «Новороссийский морской торговый порт» предполагает реализовать

проект «Строительство глубоководного причала № 1А на нефтерайоне Шесхарис с целью обеспечения надежности отгрузки сырой нефти без увеличения грузооборота».

Также запланированы:

- строительство второй очереди специализированного перегрузочного комплекса для минеральных удобрений (крытого склада площадью 17 тыс. кв. метров и емкостью 100 тыс. тонн) на причале № 5 Восточного пирса;

- строительство причалов №№ 16А, 17А и 18А (720 погонных метров) для создания контейнерного терминала;

- реконструкция пристани № 4 (508 погонных метров).

Компания ОАО «Новорослесэкспорт» запланировала модернизацию портового хозяйства, удлинение причалов №№ 28 и 29, а также дноуглубительные работы. В результате, ежегодный грузооборот ОАО «Новорослесэкспорт» должен возрасти до 4 млн. тонн, в том числе по лесоматериалам — до 3 млн. тонн, по контейнерам — до 100 тыс. единиц в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ).

Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 05.11.2003 № ВР-160-р утверждена Генеральная схема развития Юго-Восточного грузового района (Ю-ВГР).

В Ю-ВГР порта Новороссийск уже идет строительство контейнерного терминала. Заказчиком является ОАО «НУ-ТЭП». Сегодня мощность терминала доведена до 90 тыс. единиц ДФЭ в год. В перспективе, при условии строительства новых причалов и усилении железнодорожных подходов, пропускная способность комплекса может достичь 350 тыс. единиц ДФЭ в год.

При реализации упомянутых проектов основной проблемой наращивания грузооборота Новороссийского порта станет ограничение пропускной способности железной дороги. В среднесрочной перспективе эту задачу решает строительство дополнительной станции отправления и усиление желез-

нодорожных подъездных путей, что увеличит пропускную способность железной дороги с 24 до 40 млн. тонн в год.

Порт Сочи

Завершается разработка обоснования инвестиций в развитие морского торгового порта Сочи, предусматривающая ликвидацию грузового района, создание защищенной акватории для приема крупных лайнеров длиной до 300 м, а также яхтенного комплекса с объектами инфраструктуры с целью превращения порта в международный центр пассажирских и круизных перевозок.

В последние годы количество отдыхающих и туристов в регионе неуклонно растет. По данным администрации Краснодарского края, в 2003 году регион посетили 5,9 млн. человек, в 2004 году — 7,1 млн. человек, а в 2005 году — около 10 млн. человек. Уже сейчас достаточно остро стоит проблема восстановления и развития скоростных морских пассажирских перевозок вдоль Черноморского побережья Кавказа.

В настоящее время появилась возможность сделать первый шаг для восстановления ранее существовавших линий: уже в 2007 году поставить на линию Сочи — Анапа — Сочи (с заходами в Туапсе, Геленджик и Новороссийск) два судна на подводных крыльях типа «Колхида» («Катран» пассажироместимостью 140 человек).

ОАО «Сочинский морской торговый порт» располагает необходимой материально-технической базой для эксплуатации и технического обслуживания судов данного типа, а реконструированный в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» (подпрограмма «Морской транспорт») и введенный в эксплуатацию морской вокзал обеспечит быстрое качественное обслуживание пассажиров.

Само по себе возобновление движения судов по названным маршрутам делает более привлекательным отдых и туризм в этом регионе и приведет к увеличению транспортной доступности населения и притоку отдыхающих, что особенно важно в связи с избранием города Сочи столицей Олимпийских игр 2014 года.

Порт Туапсе

Главным недостатком ОАО «Туапсинский морской торговый порт» является отсутствие в течение ряда лет наращивания перегрузочных мощностей.

В настоящее время ОАО «АК «Роснефть» производит корректировку проекта строительства причала № 1А.

Завершена разработка проектов ОАО «ТМТП» (зерновой терминал мощностью 2 млн. тонн в год) и ЗАО «Минерально-химическая компания «ЕвроХим» (балкерный терминал для перевалки 3 млн. тонн минеральных удобрений в год на территории Туапсинского судомеханического завода).

В настоящее время проекты проходят экспертизу и согласование.

Порт Темрюк

Производственные мощности порта составляют 1,7 млн. тонн в год.

В порту реализуется ряд инвестиционных проектов, что позволит довести производственные мощности до 4,5 млн. тонн, а именно:

- в начале подходного канала ООО «Кубанское речное пароходство» планирует строительство на намывной территории причала для перевалки химических грузов. Подготовлено ТЭО проекта, он включен в Генеральную схему развития порта Темрюк;
- ООО «Мактрэн-нафта» заканчивает строительство комплекса для перевалки 300 тыс. тонн попутного нефтяного газа (LPG) в год;
- компания «Росхимтрейд» осуществляет строительство комплекса для перевалки химических грузов мощностью 300 тыс. тонн в год;
- компания «Росмортранс» разрабатывает проект строительства комплекса для перевалки 300 тыс. тонн дизтоплива в год;
- на причалах №№ 10, 11 ООО «Зерновой терминал «Порт Темрюк» осуществляет реализацию проекта строительства зернового терминала;
- ООО «Темрюкмортранс» перевело причал № 22 из специализации «служебный» в «грузовой», пристроил к нему пирс длиной 90 метров и предполагает использовать вновь образованные мощности для перевалки грузов на суда типа Ро-Ро и для химических наливных грузов.

Порт Кавказ

В порту Кавказ продолжается реконструкция паромного комплекса, завершается строительство причалов №№ 1 и 2 ОАО «Лада-Геленджик-Транс», осуществляется строительство комплекса перевалки химических грузов.

В настоящее время длина причально-го фронта составляет 912 погонных метров.

Инфраструктура нефтебазы состоит из емкостей, предназначенных для единовременного хранения 100 тысяч куб. метров наливных грузов. Обустроены две двухсторонние эстакады для слива по 24 и 46 железнодорожных цистерн за 3 часа.

Для перевалки нефтепродуктов обустроен причал № 8. Проведена реконструкция причала № 9 для расширения возможности работ по номенклатуре (нефть, мазут и пр.).

В порту закончено строительство причальной стенки причала № 24 длиной 150 метров для генеральных грузов. Продолжается строительство аналогичного причала № 23.

ОАО «Анроскрым» проделана значительная работа по реконструкции I очереди железнодорожной паромной переправы. Сегодня решается вопрос восстановления II очереди, ведутся работы по проектированию объекта в целом и согласованию его с государственными органами с учетом результата проведенного моделирования и возможности принимать суда длиной до 150 метров и осадкой 4,5 метра.

В рамках распоряжения правительства № 1977-Р от 19.12.1994 «Об установлении пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в порту Кавказ» выполнен основной объем обустройства пункта пропуска по временной схеме.

Проводится последовательная работа по переключению российского грузопотока с портов сопредельных государств по варианту перегрузки «борт-борт» на рейде порта Кавказ.

Порт Тамань

Строительство нового порта на Таманском полуострове в районе мыса Железный Рог обозначено Концепцией развития портов Краснодарского края и федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)». Специализация порта — наливные грузы: нефтепродукты, аммиак, сжиженные газы и минеральные удобрения.

В порту Тамань осуществляется строительство нефтеналивных терминалов, комплексов для перевалки сжиженных углеводородных газов (СУГ) и комплекса для перевалки аммиака.

Строительные работы в порту ведут две компании — ОАО «Тольяттиазот» и ЗАО «Таманьнефтегаз». В настоящее время компаниями построены эстакады,

строятся причальные сооружения и объекты портовой инфраструктуры.

ЗАО «Таманьнефтегаз» продолжает строительство Таманской базы СУГ. Кроме того, ЗАО «Таманьнефтегаз» предполагает в 4-м квартале 2008 года ввести в эксплуатацию I очередь комплекса по перевалке СУГ мощностью 1,5 млн. тонн в год.

Порт Таганрог

В результате модернизации и реконструкции ряда причалов ожидается ежегодный прирост грузооборота по перевалке зерна до 600 тыс. тонн, навалочных грузов до 360 тыс. тонн, а также генеральных грузов и контейнеров в объеме до 1,5 млн. тонн.

Другие порты Черноморско-Азовского бассейна

Планами развития порта Ейск предусмотрено строительство 4 новых причалов по перевалке зерна до 1 млн. тонн в год, генеральных грузов и контейнеров в объеме более 1 млн. тонн в год.

На 2008 год предусмотрена разработка обоснования инвестиций в строительство нового глубоководного порта в Черноморско-Азовском бассейне.

В связи со значительным ростом грузопотоков через порты Черного моря, увеличивающимися потребностями грузовладельцев по транспортировке грузов в средиземноморские и другие страны назрела острая необходимость создания на Черном море нового глубоководного морского порта для перевалки сухогрузов: угля, контейнеров, грузов Ро-Ро, минеральных удобрений, генгрузов, а также организации паромного сообщения с портами Турции и других причерноморских государств. Резервы пропускной способности двух основных портов на Черном море — Новороссийск и Туапсе — практически исчерпаны.

Для создания нового глубоководного порта наиболее подходящим местом является акватория озера Соленое, расположенного к востоку от мыса Железный Рог в 4 км от строящегося наливного порта Тамань.

Выбор озера Соленого для размещения сухогрузного района нового порта обусловлен следующими факторами:

- возможностью развития сухопутных, прежде всего железнодорожных, подходов;
- возможностью создания защищенной от волнения акватории, не требующей значительных затрат на строительство оградительных сооружений;

- отсутствием промышленной и жилой застройки;
- возможностью строительства территории и причальных сооружений без берегоукрепительных работ;
- минимально возможным отрицательным воздействием на окружающую среду.

Порт Махачкала

Для реконструкции и развития порта Махачкала, начатой в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 июня 1999 года № 1017-р, были привлечены значительные средства. Начиная с 2000 года — 1 млрд. 938,7 млн. рублей, в том числе из федерального бюджета — 1 млрд. 265,3 млн. рублей.

Инвестирование позволило ввести в эксплуатацию:

- два нефтепирса суммарной перегрузочной мощностью 7,0 млн. тонн нефти и нефтепродуктов в год,
- первую очередь железнодорожной паромной переправы,
- автомобильную паромную переправу, зерновой комплекс,
- систему управления движением судов.

К настоящему времени закончены капиталоемкие работы по реконструкции и удлинению волнолома нефтегавани порта, заканчивается строительство причалов для генеральных грузов в сухогрузной гавани и второй очереди железнодорожной паромной переправы с образованием территории для организации выставочного парка вагонов, которые требуют привлечения значительных капитальных вложений.

19 мая 2007 года в Махачкале состоялась деловая встреча представителей Махачкалинского морского торгового порта и Министерства дорог и транспорта Ирана, в ходе которой было заявлено о повышенном интересе иранского частного бизнеса к порту Махачкала в связи с интенсивным строительством собственного танкерного флота, развитием соответствующих мощностей в портах Ирана на Каспии. В частности, иранцы заинтересованы в создании совместной компании по транспортировке нефти из России в Иран крупнотоннажным флотом, установке оборудования и прокладке трубы по дну моря для перекачки нефти на большегрузные танкеры, а также по реконструкции терминалов для хранения нефти. По информации иранской стороны, в Иране уже строится завод по переработке российской нефти.

Кроме того, иранская делегация высказала пожелание развивать контейнер-



ные перевозки и перевозки автомобилей из Ирана в Россию через порт Махачкала.

При этом российская сторона проинформировала иранских коллег, что к 2010 году перегрузочные комплексы порта Махачкала смогут обеспечить переработку по сухогрузной гавани 5 млн. тонн грузов в год и по нефтеналивной гавани — 10 млн. тонн грузов в год.

Порт Оля

В настоящее время порт Оля располагает производственными мощностями (причалы №№ 1, 2, 3) для перевалки 850 тыс. тонн грузов в год. В соответствии с подпрограммой «Морской транспорт» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» в порту Оля в 2003 году введен в эксплуатацию пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации по постоянной схеме и причал № 3 для перевалки контейнеров мощностью 400 тыс. тонн грузов в год.

Разработан рабочий проект комплекса для перегрузки контейнеров на причалах №№ 8 и 9.

В соответствии с компоновочными решениями Генеральной схемы развития Первого грузового района порта Оля на причалах №№ 4, 5 в 2007 году начато строительство автопаромного комплекса. Комплекс предназначен для обработки грузов, прибывающих на автомобилях, генеральных грузов открытого и крытого хранения, а также приема судов типа Ро-Ро и сухогрузов. В 2006 году совместно с инвестором был разработан проект комплекса. Капитальные вложения составляют 609 млн. рублей. Окончание строительства — 2008 год.

Также в соответствии с Генеральной схемой развития Первого грузового

района морского торгового порта Оля в 2009 году планируется начало строительства комплекса универсальных грузов на причалах №№ 6, 6а и 7 (универсальный). Комплекс предназначен для выполнения операций по переработке генеральных и пакетированных грузов с универсальной технологией погрузочно-разгрузочных работ. Проектирование будет осуществляться в 2008 году. Капитальные вложения составляют 252 млн. рублей. Срок окончания строительства — 2010 год.

Для строительства объектов федеральной собственности в порту Оля на 2007–2009 годы предусмотрено выделение бюджетных средств в объеме более 1 млрд. рублей.

Основными проблемами развития порта Оля являются отсутствие налаженных грузопотоков через порт Оля, отсутствие специализированных судов-контейнеровозов на Каспии, неурегулированность тарифной политики при доставке грузов по железной дороге до порта Оля.

Вследствие этих и ряда других проблем грузооборот порта Оля и сегодня очень низок. В 2006 году он составил 316,8 тыс. тонн.

15–20 мая с.г. в Москве, Астрахани и Махачкале состоялось заседание российско-иранской рабочей группы по транспорту, на котором иранская сторона подтвердила, что представители частного бизнеса Ирана готовы осуществлять инвестиции в развитие контейнерного терминала в порту Оля.

Выполнение поставленных вышеупомянутых задач позволит значительно повысить конкурентоспособность порта Оля и, как следствие, увеличить объемы грузопереработки в порту, а также объемы перевозимых грузов по МТК «Север — Юг».