

Развитие транзитного потенциала Юга России

Ю. В. КОКРА, председатель комиссии по вопросам транспорта и экспедирования ТПП ЮФО, член экспертного совета комитета по транспорту Государственной Думы РФ



В настоящее время транзит через территорию России составляет менее одного процента товарооборота между государствами Европы и Азии, т. е. используется только 5–7% транзитного потенциала нашей страны. Транспортировка по российским коммуникациям только 5% грузов евроазиатской торговли может принести Российской Федерации значительное увеличение доходных поступлений.

Южный федеральный округ (ЮФО) неэффективно использует свое выгодное географическое положение. Сейчас транспортно-логистический комплекс ЮФО приобретает особое значение в связи с подготовкой к проведению XXII зимних Олимпийских игр в г. Сочи, включающей строительство комплекса олимпийских объектов и приведение в надлежащее состояние обеспечивающей инфраструктуры. По предварительным оценкам объем грузопотока (в основном, строительных грузов) для строительства олимпийских объектов составит около 100 млн т. Этот фактор крайне важно использовать для дальнейшего развития транспортно-логистического комплекса.

Реализация транзитного потенциала Юга России сдерживается неконкурентоспособным уровнем отечественного рынка транспортно-логистических услуг, для развития которого также необходимы формирование современной

инфраструктуры и внедрение логистических технологий. К причинам недостаточного использования транспортного потенциала следует отнести:

- несоответствие между недостаточным уровнем развития транспортно-логистического комплекса ЮФО, эффективностью и качеством его функционирования;
- несбалансированное развитие различных видов транспорта в условиях ограниченных инвестиционных ресурсов, что привело к их нерациональному соотношению в транспортном балансе региона, в частности, к ослаблению позиции гражданской авиации и внутреннего водного транспорта, снижению конкурентных преимуществ транспортной инфраструктуры юга страны на рынке транспортных услуг;
- недостаточная техническая оснащенность морских и речных портов, дефицит складских и накопительных терминалов, низкая пропускная способность припортовых железнодорожных станций (проблема перевалки гру-

зов в портах Новороссийск и Туапсе в зимний период);

- несоответствие перевозочных технологий современным требованиям; например, доля транспортных издержек в себестоимости отечественной продукции достигает 20% по сравнению с 7% в экономически развитых странах.

- недостаточная загрузка большей части мощностей, введенных в эксплуатацию (портов, кранов, терминалов), и перегрузка других, «захлебывающихся» при работе на пределе своих возможностей.

Сроки задержки грузов в российских портах значительно превышают среднеевропейские нормы. При использовании новейших логистических технологий, способных обеспечить сроки задержки грузов в портах на уровне европейских, экспортно-импортную потребность страны можно удовлетворить за счет имеющихся перерабатывающих мощностей в морских портах.

Эксперты Всемирного банка и Международной финансовой корпорации (IFC) рассчитали, что каждый день задержки (пребывания) товара в пути от ворот завода до порта снижает объем экспорта страны приблизительно на 1%. Российскому экспорту на прохождение к порту и оформление формальностей требуется в среднем 29 дней, китайскому и чилийскому — 20 дней, европейскому — менее 10 дней. Нетрудно подсчитать, что при использовании китайских технологий экспорт можно увеличить на 9%, а с помощью европейских — на 19%.

Достижение этих задач не может осуществляться без использования прогрессивных технологий и зарубежного опыта. В России стали понимать, что ситуация изменилась и сейчас главное не складские запасы, а работа по принципу «точно в срок». Вступление нашей страны во Всемирную торговую организацию (ВТО) будет полезным для логистического рынка. Это интеграция в мировую транспортную систему, удлинение логистических цепочек, появление цивилизованных договоров с европейскими, американскими, азиатско-тихоокеанскими



Комплексное развитие крупных транспортных узлов

№№	Проект/регион (сроки реализации)	Стоимость проекта, млрд руб.	Суть проекта	Характеристика объекта
Новороссийский транспортный узел (Краснодарский край)				
1	Порт Новороссийск. Строительство перегрузочных комплексов для контейнерных и генеральных грузов (2008–2010)	1,2	Увеличение производственной мощности порта по перевалке генеральных грузов и контейнеров	Дополнительная производственная мощность — 5 млн т в год, в том числе контейнеров — 4 млн т (320 тыс. шт. TEU). Общая длина причалов — 480 м
2	Порт Новороссийск. Строительство причала № 1А нефтерайона «Шесхарис» (2009–2014)	1,12	Строительство глубоководного причала № 1А для отгрузки на экспорт сырой нефти	Перспективная перегрузочная мощность — 15 млн т в год. Глубина у причала — 25 м. Грузоподъемность обслуживаемых судов — до 150 тыс. т.
3	Строительство второго железнодорожного захода в порт Новороссийск	80,0	Строительство параллельной железнодорожной линии на участке Абинская — Кабардинка. Увеличение пропускной способности подъездных путей к Новороссийскому транспортному узлу	Протяженность железнодорожной линии — 66,4 км
4	Развитие накопительной станции и строительство грузового терминала в районе разъезда 9-й км (Крымский железнодорожный узел).	7,5	Развитие накопительно-сортировочной станции — 5,0 млрд руб, строительство грузового терминала — 2,5 млрд руб. Строительство новой участковой станции	Организация поездной работы Таманского полуострова и порта Новороссийск на станции разъезда 9 км. Обеспечение роста вагонопотоков, формирование судовых партий
Ростовский транспортный узел (Ростовская область)				
5	Создание мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» (2011–2015)	21,6	Создание конкурентных условий для переключения грузопотоков, в том числе контейнерных, от портов других стран. Комплексное развитие портовых и логистических сооружений, инфраструктуры железнодорожного и автомобильного транспорта	Общая перегрузочная мощность — 18,0 млн т в год, в том числе 1 млн большегрузных контейнеров. Специализация: контейнерные и ген. грузы, уголь, зерно, подсолнечное масло
6	Строительство припортовой железнодорожной станции «Казачка»	5,5	Развитие станции «Заречная», строительство припортовой станции «Казачка» в портовой зоне «Заречная» г. Ростова-на-Дону	Обеспечение роста вагонопотоков к портам до 5,0 млн т в год. Строительство грузового терминала. Строительство дополнительных железнодорожных путей — 3500 м. Формирование судовых и поездных партий
7	Строительство аэропортового комплекса «Южный», г. Ростов-на-Дону (2013–2015)	25,0	Строительство аэропортового комплекса класса «А» в г. Батайске, в 12 км южнее г. Ростова-на-Дону. Оптимальное размещение аэропорта по отношению к воздушным трассам, эффективная логистика, интермодальное сообщение.	Длина ИВПП (до 4200 м) позволит принимать все типы современных самолетов. Пропускная способность: аэровокзального комплекса — 6–8 млн. пасс. в год; грузового комплекса — 70 тыс. т в год
8	Строительство мостового перехода через р. Дон в г. Ростове-на-Дону	8,0	Строительство мостового перехода в створе ул. Сиверса. Создание дополнительного автодорожного сообщения на перегруженном направлении Ростов — Батайск	Протяженность мостового перехода — 4,5 км. Ширина — 6 полос движения. Прогнозируемая интенсивность — 60 тыс. автомобилей в сутки
Астраханский транспортный узел (Астраханская область)				
9	Строительство морского торгового порта «Оля» (2015–2017)	21,6	Строительство второго грузового района порта, включающего нефтеналивную и сухогрузный терминалы, паромный комплекс, контейнерный терминал	Перспективная перегрузочная мощность — 26 млн т в год, в том числе: нефтеналивного терминала — 12,0; сухогрузного — 10,0; паромного комплекса — 4,0; контейнерного терминала — 1,3. Глубина у причалов — 5,8 м
10	Развитие Астраханского железнодорожного узла	5,5	Строительство Северного железнодорожного обхода г. Астрахани. Переустройство подъездного пути от ст. Трусово к ст. Нововолжская, ст. Новолесная в магистральный путь	Ликвидация подъездного пути к понтонной железнодорожной переправе от ст. Астрахань-2
11	Развитие инфраструктуры аэропорта «Астрахань» (2010–2011)	2,0	Создание на базе аэропорта «Астрахань» пассажирского и грузового авиатранспортного узла. Реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием (ИВПП), рулежных дорожек, аэровокзала, замена светосигнального оборудования	Увеличение длины ИВПП на 700 м. Увеличение объемов перевозок пассажиров — до 1,2 млн пасс. в год, грузов — в два раза
Волгоградский транспортный узел (Волгоградская область)				
12	Строительство мостового перехода в г. Волгограде	15,2	Завершение строительства первого пускового комплекса (первая очередь) — моста через р. Волгу (6,3 млрд руб.)	Протяженность мостового перехода — 29,7 км, в том числе первого пускового комплекса 7,1 км (моста — 1,2 км). Количество полос движения — 3. Расчетная скорость движения — 80–100 км/ч. Интенсивность движения — 20,5 тыс. авт./сутки. Протяженность — 6,5 км. Количество полос движения — 4
13	Строительство автодорожного обхода г. Волгограда	41,0	Строительство второго пускового комплекса мостового перехода — моста через р. Ахтубу (8,9 млрд руб.). Строительство обхода от федеральной дороги Сызрань — Саратов — Волгоград до участка Волгоград — Астрахань дороги М-6 «Каспий». Переключение автотранспортных потоков с городских улиц на западный и южный обходы города	Строительство автомобильной дороги обхода по нормативам первой категории. Протяженность — 98 км
14	Развитие аэропортового комплекса «Волгоград» (2010–2011)	3,5	Снятие инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок. Расширение аэропорта, завершение строительства ИВПП-2	Увеличение количества пассажиров до миллиона в год. Новая ИВПП-2 класса «Б» размером 3280 x 45 м позволит принимать воздушные суда по второй категории ИКАО

транспортно-логистическими компаниями, а значит, использование транзитного потенциала России, в частности ЮФО.

Увеличение транзитного потока грузов невозможно без развития инфраструктуры. Приоритетные инвестиционные проекты округа по развитию крупных транспортных узлов, обозначенные в Стратегии экономического развития ЮФО на период до 2025 г., приведены нами в *таблице*.

Региональная транспортно-логистическая система должна включать в себя сеть терминально-логистических комплексов и межотраслевых информационно-логистических порталов.

На Юге России необходимо объединить усилия автомобильных перевозчиков, портовиков и железнодорожников для создания в крупных транспортных узлах (Новороссийске, Ростове-на-Дону и Астрахани) современных интермодальных логистических центров, работающих в режиме реального времени информацией обо всех составляющих транспортного процесса, имеющих необходимые полномочия по координации грузопотоков и обес-

печенных соответствующей материально-технической базой (накопительными терминалами, резервными площадками, подвижным составом и т. п.).

Например, логистические и экспедиторские компании, имея оперативную информацию о дислокации судов, смогут выстроить оптимальные маршруты их следования. В отсутствие такой информации не только тормозится работа перевозчиков, но и наносится ущерб отправителям. Нередко иностранные банки делают запросы о местонахождении того или иного судна с целью кредитования будущей сделки грузоотправителя, но российские перевозчики не могут дать точного ответа о местонахождении судов и тем самым многое теряют в глазах заказчиков. Кроме того, без достоверной информации о дислокации судов, об их маршрутах работа грузоперевозчика не может быть рентабельной: суда простаивают впустую или перевозят грузы в одну сторону. Создание единого информационного центра позволило бы решить эту проблему. Для этого в административных единицах нужно создать транспортные центры, работающие под эгидой исполнительной власти или под

патронажем торгово-промышленных палат, и единый диспетчерский центр ЮФО.

Кроме того, для увеличения транзита грузов через территорию округа необходимо провести комплекс мер, направленных на повышение пропускной способности таможенных пунктов на государственной границе и, соответственно, на снижение временных норм нахождения грузов на пропускных пунктах.

В результате будут решены текущие проблемы, сократятся сроки доставки грузов, повысится пропускная способность транспортных объектов, будут подготовлены условия для дальнейшего развития транспортной инфраструктуры регионов. Достижение данной цели будет означать формирование прочной основы для успешной интеграции России в мировую транспортную систему, для расширения доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, усиления роли России в формировании международной транспортной политики и превращения экспорта транспортных услуг в источник дохода для регионов и всей страны.



17-18 марта 2010
Санкт-Петербург

I МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
«Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ. Экология»



- Экология морских и речных регионов России: проблемы и перспективы
- Совершенствование природоохранного законодательства
- Оценка и ликвидация накопленного экологического ущерба
- Международное сотрудничество в обеспечении экологической безопасности трансграничных водных объектов

Панельные дискуссии:

«Экономическая мотивация промышленных предприятий к осуществлению природоохранных мероприятий»

«Экология портов»

«Проблемы очистки сточных вод»

Разработка резолюции с учётом рекомендаций всех участников мероприятия, формирование на её основе предложений для профильных министерств и ведомств

Оргкомитет: тел./факс: +7 (812) 370-16-02
www.global-port.ru

К участию приглашены:

- Представители федеральных и региональных органов власти
- Администрации крупнейших портов
- Нефте- и газодобывающие, металлургические и другие промышленные предприятия
- Строительные организации
- Бункерные и транспортно-логистические компании
- Члены экологических ассоциаций и союзов РФ
- Представители Финляндии, Швеции, Норвегии, Германии, Болгарии, Турции, Казахстана, КНР и др.

Место проведения:

Санкт-Петербург Sokos Hotel Palace Bridge

