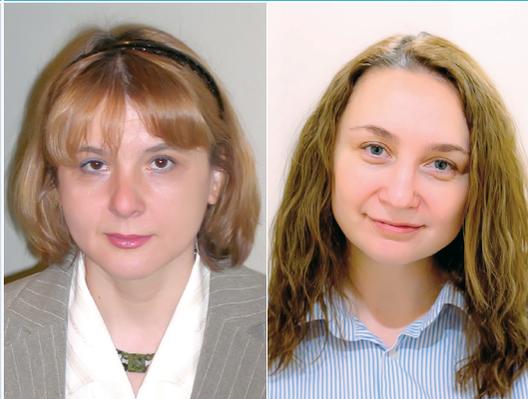


РАЗВИТИЕ ЮЖНЫХ ПОРТОВ РОССИИ



Л.Н. БУЯНОВА, ВЕДУЩИЙ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК АО «ЦНИИМФ», Д.Э.Н.;
О.Р. БОГАЙЧУК, НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК АО «ЦНИИМФ»

ДЛЯ РОССИИ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ БАССЕЙН ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ОСНОВНЫХ СЕГМЕНТОВ ПЕРЕВОЗОК ВНЕШНЕТОРГОВЫХ НАЛИВНЫХ И СУХИХ ГРУЗОВ. НА ТЕРРИТОРИИ ЭТОГО БАССЕЙНА РАСПОЛОЖЕНЫ СЕМНАДЦАТЬ МОРСКИХ ПОРТОВ, КОТОРЫЕ ПО ГЕОГРАФИЧЕСКИМ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ УСЛОВИЯМ МОЖНО РАЗДЕЛИТЬ НА ТРИ ГРУППЫ: 1) ИМЕЮЩИЕ ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ; 2) ОГРАНИЧЕННЫЕ В РАЗВИТИИ; 3) РАСПОЛОЖЕННЫЕ В ГОРОДАХ-КУРОРТАХ.

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЮЖНЫХ ПОРТОВ ОПРЕДЕЛЕНО РЯДОМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ОДНИМ ИЗ КОТОРЫХ ЯВЛЯЕТСЯ КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПЕРИОД ДО 2024 ГОДА, УТВЕРЖДЕННЫЙ РАСПОРЯЖЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 30.09.2018 Г. №2101-Р.

КЛАССИФИКАЦИЯ И СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ ПОРТОВ ЮГА

Если разделить по географическим и эксплуатационным условиям морские порты Азово-Черноморского бассейна на три группы, то они будут выглядеть следующим образом.

К первой группе будут относиться незамерзающие порты, расположенные на черноморском побережье и способные принимать крупнотоннажные морские суда. Эти порты имеют потенциал для дальнейшего развития (Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Тамань и др.). Ко второй группе отнесутся

порты Азовского моря (Таганрог, Азов, Ейск и др.). Это замерзающие, мелководные порты, как правило, расположенные в городах, что не позволяет ввиду ограниченности территории наращивать их производственные мощности. Третью группу составят порты, расположенные в черноморских городах-курортах (Сочи, Анапа, Геленджик, Ялта, Севастополь и др.).

На рисунке 1 приведена динамика объема перевалки грузов через порты бассейна за последние десять лет, из которой следует, что за этот период объем перевалки (с учетом портов Крыма) увеличился в 1,6 раза.

В 2018 году через порты этого бассейна было перегружено 33,3% общего объема перевалки грузов через российские порты. Структура объема перевалки через порты бассейна за 2018 год по укрупненной номенклатуре грузов приведена на рисунке 2.

Из анализа данных следует, что к специализации портов бассейна можно отнести перевалку таких грузов, как сырая нефть, нефтепродукты, насыпные грузы (из них 96% – зерно). Сырую нефть отгружают в основном через терминалы порта Новороссийск. Лидерами по перевалке нефтепродуктов являются порты Туапсе

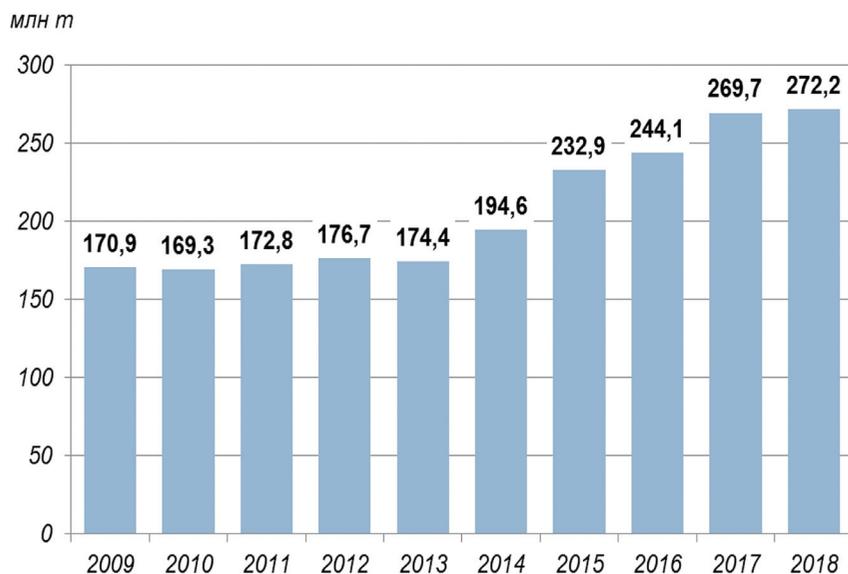


РИС. 1. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА, 2009-2018 ГГ.
ИСТОЧНИК: МАТЕРИАЛЫ АО «МОРЦЕНТР-ТЭК», АО «ЦНИИМФ».



(27,2%), Новороссийск (30,4%), Кавказ (18,9%) и Тамань (13,4%). Около 80% объема зерна обрабатывается на причалах портов Новороссийск, Кавказ, Ростов-на-Дону и Азов.

Анализируя показатели состояния портов Азово-Черноморского бассейна за последние десять лет, можно отметить следующее:

- ежегодное увеличение объема перевалки грузов;
- ежегодный прирост производственных мощностей портов за счет ввода новых и модернизации существующих терминалов;
- осуществление мероприятий по повышению безопасности мореплавания в бассейне, в первую очередь в портах Азовского моря, и другое.

Тем не менее, дальнейшее развитие портов Азово-Черноморского бассейна сдерживается наличием ряда проблем, в их числе:

- ограниченность пропускной способности железнодорожных подъездных путей к портам;
- территориальные ограничения по развитию портовой и припортовой инфраструктуры (в первую очередь это относится ко 2-й группе портов);
- недостаток инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры на основе механизмов государственно-частного партнерства;
- недостаточное финансовое и организационное обеспечение работы

пунктов пропуска через государственную границу.

КЛЮЧЕВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Учитывая место и роль морских портов Азово-Черноморского бассейна во внешней торговле и национальной морской политике России, в последние годы на государственном уровне были разработаны и утверждены несколько документов, направленных на решение важнейших долгосрочных задач по развитию морской портовой инфраструктуры в данном регионе.

К документам, определяющим стратегию развития инфраструктуры морских портов бассейна и содержащим конкретные мероприятия для достижения запланированных показателей, относятся:

- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства РФ от 20.12.2017 г. №1596 с изменениями (далее – Госпрограмма);
- Дорожная карта развития до 2020 года (с возможностью продления до >>

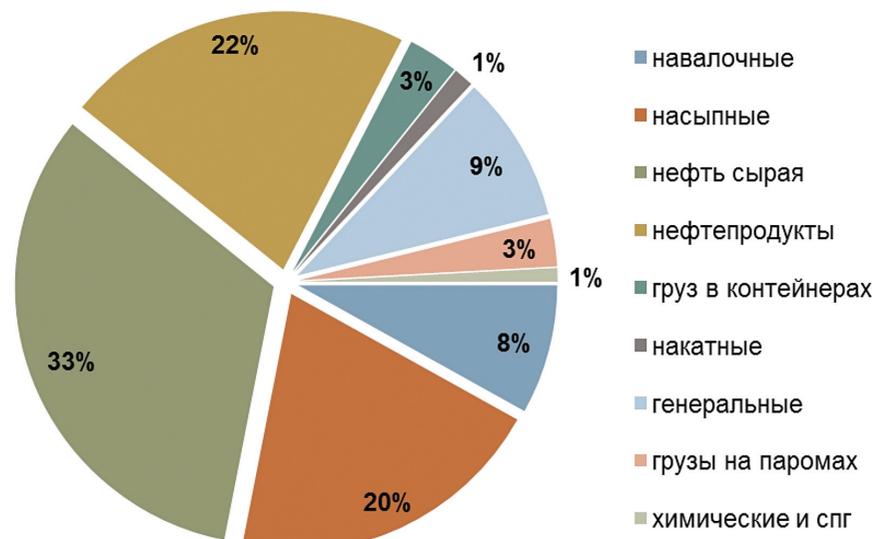


РИС. 2. СТРУКТУРА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА, 2018 Г. ИСТОЧНИК: МАТЕРИАЛЫ АО «МОРЦЕНТР-ТЭК», АО «ЦНИИМФ».



2030 года) морских портов Азово-Черноморского бассейна, а также развития ближних и дальних железнодорожных и автомобильных подходов к данным морским портам, утвержденная постановлением Правительства РФ от 11.07.2016 г. №5011п-П9 с изменениями (далее – Дорожная карта);

- Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 г. №2101-р.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА: ПОРТ ТАМАНЬ

Основные мероприятия, предусмотренные Госпрограммой, направлены на развитие портов Тамань и Новороссийск в рамках направления «Комплексное развитие транспортных узлов», которое кроме строительства и реконструкции портовой инфраструктуры предполагает расширение железнодорожных и автомобильных подходов к портам. Финансирование осуществляется из средств федерального бюджета и внебюджетных источников.

Реализация проекта по созданию сухогрузного района порта Тамань мощностью 91,4 млн тонн в год к 2021 году позволит частично устранить дефицит перегрузочных мощностей в портах Азово-Черноморского бассейна, принимать суда дедвейтом до 150 тыс. тонн, привлечь часть грузопотоков из портов Азовского моря в период неблагоприятной ледовой обстановки.

В рамках проекта запланировано строительство морских терминалов по перевалке угля, серы, железорудного концентрата, минеральных удобрений, зерна и т.д. и гидротехнических сооружений, объектов авто- и желез-

нодорожной инфраструктуры. К 2020 году пропускная способность железнодорожных подходов к порту Тамань должна достичь 65 млн тонн в год.

По результатам рассмотрения проекта на конец 2018 года в инвестировании проекта были заинтересованы более 25 компаний, среди которых: АО «УК «Кузбассразрезуголь» и АО «СУЭК» (угольные терминалы мощностью 20 млн и 12 млн твг), ООО «УК «Металлоинвест» (терминал металлогрузов на 9 млн твг), АО «МХК «Еврохим» (терминал минудобрений на 11 млн твг), ООО «РН-Бункер» (терминал нефтепродуктов на 0,9 млн твг), Госкорпорация «Ростех» (грузовой терминал на 40 тыс. твг), УК «Форум» и Global Ports (контейнерный терминал на 1 млн TEU в год) и другие.

Объекты федеральной собственности (причалы, подходной канал, оградительные сооружения и берегоукрепление, искусственные земельные участки) планируется построить в рамках концессионного соглашения. Концессионер проекта – ООО «РМП-Тамань» (100% принадлежат ФГУП «Росморпорт»). В дальнейшем планируется 75% уставного капитала компании передать стратегическим инвесторам. В настоящее время в получении крупной доли в ООО «РМП-Тамань» проявило интерес ОАО «РЖД». Рассматривается вопрос привлечения к строительству порта производственных мощностей компании «Стройтрансгаз», задействованных на сооружении Крымского моста.

Между тем, по информации в СМИ, перспективы начала строительства сухогрузного района остаются неопределенными. Основной причиной является задержка в подготовке про-

ектов документов: инвестиционных соглашений с обязательствами по строительству морских терминалов и их обеспечению заявленными грузами, акционерных соглашений по условиям вхождения в уставный капитал ООО «РМП-Тамань», условий концессионного соглашения и других. Документы по концессионной модели сухогрузного района планируется передать в правительство только в марте 2019 года.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА: НОВОРОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Вторым мероприятием, направленным на развитие морских портов Азово-Черноморского бассейна в рамках направления «Комплексное развитие транспортных узлов» Госпрограммы, является проект комплексного развития Новороссийского транспортного узла (НТУ), задачами которого является развитие следующих объектов портовой инфраструктуры:

1. Реконструкция Новороссийского зернового терминала (группа НМТП) и пристани №3 (увеличение мощности на 4–6 млн твг до 2020 г.).

2. Реконструкция контейнерного терминала АО «Новорослесэкспорт» (увеличение мощности с 300 тыс. до 350 тыс. TEU в год, в 2018 году работы завершены).

3. Реконструкция 6-го района АО «Новорослесэкспорт» с целью обеспечения приема судов вместимостью до 50 тыс. тонн и увеличения перевалки генеральных грузов с 1 млн до 2,3 млн твг (предполагаемый срок реализации – 2020 год).

4. Создание на территории АО «НСРЗ» универсального перегрузоч-

ного комплекса мощностью до 12 млн твг (предполагаемый срок реализации – 2020 год).

5. Строительство терминала по перевалке минеральных удобрений на Восточном пирсе ПАО «НМТП» с пропускной способностью до 5 млн твг к 2021 году.

6. Реконструкция мазутного терминала ООО «НМТ» для возможности одновременной перевалки светлых и темных нефтепродуктов.

7. Увеличение мощности зернового терминала «КСК» до 6 млн твг (предполагаемый срок реализации – 2020 год).

8. Увеличение мощности контейнерного терминала ООО «НУТЭП» до 700 тыс. TEU в год за счет строительства нового причала №38 и модернизации существующего терминала (срок реализации всего проекта – 2020 год).

Указанные проекты будут реализованы за счет средств владельцев терминалов.

За счет средств федерального бюджета финансируются проекты железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, направленные на увеличение транспортной доступности не только порта Новороссийск, но и других портов Азово-Черноморского бассейна, такие как:

- строительство станции в районе разезда 9-й км Северо-Кавказской железной дороги;
- строительство ж/д парков и развитие ж/д станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги;
- строительство и реконструкция автомобильных дорог для обеспечения комплексного развития НТУ;
- строительство и реконструкция участков автодороги А-290 Новороссийск – Керчь.

Госпрограммой за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников запланирован проект, направленный на развитие системы международных транспортных коридоров и создание сети скоростных автодорог РФ, строительство и реконструкцию автодороги М-4 «Дон» (Москва – Новороссийск). Срок реализации проекта – 2010-2021 годы.

В финансировании проектов Госпрограммы по развитию железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна принимает участие ОАО «РЖД». Согласно инвестиционному проекту «Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна», утвержденному в 2014 году, к 2020 году железная дорога должна обеспечить перевозки грузов к портам бассейна в объеме 125,1 млн твг.

Мероприятия по развитию других портов бассейна предусмотрены Госпрограммой в рамках направления «Морской и речной транспорт». Сюда входят проекты по развитию инфраструктуры портов Кавказ, Азов, Темрюк, Геленджик.

ДОРОЖНАЯ КАРТА

Дорожная карта кроме мероприятий, предусмотренных Госпрограммой, содержит ряд проектов, находящихся в стадии реализации или планируемых к вводу в ближайшие годы и финансируемых за счет внебюджетных средств:

1. Реконструкция контейнерного терминала ПАО «НМТП» на Широком пирсе №1 с увеличением мощности с 200 тыс. до 300 тыс. TEU в год (предполагаемый срок реализации – 2020 год).

2. Модернизация базы сжиженного газа ГК «ОТЭКО» с целью увеличения мощности терминала ЗАО «Тамань-нефтегаз» до 3,5 млн тонн газа в год. Срок реализации проекта – 2019 год.

3. Строительство Таманского терминала навалочных грузов ООО «ОТЭКО-Портсервис» мощностью 60 млн твг (уголь – 50 млн; сера и минудобрения – по 5 млн твг) для судов дедвейтом до 220 тыс. тонн. Срок реализации 1-го этапа проекта по перевалке угля – 2018 год.

4. Строительство Таманского зернового терминала ГК «ОТЭКО» мощностью 14,5 млн твг зерновых, соевых бобов и т.п. (предполагаемый срок реализации – 2019 год).

5. Строительство базы крупнотоннажных и тяжеловесных грузов мощностью 0,3 млн твг для обеспечения снабжения объектов портово-индустриального парка «ОТЭКО» необходимым оборудованием. Срок реализации проекта – 2021 год.

6. Строительство перевалочного комплекса ПАО «Тольяттиазот» мощностью 5 млн твг (2 млн тонн аммиака и 3 млн тонн карбамида). Срок реализации проекта – 2020 год.

В рамках Дорожной карты за счет средств федерального бюджета финансируются мероприятия, связанные со строительством и реконструкцией объектов инфраструктуры морских портов Керчь, Феодосия, Севастополь, Евпатория, Ялта. Срок реализации – 2020 год.

КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН

Во исполнение Указа Президента РФ от 07.05.2018 г. №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» был подготовлен и утвержден распоряжением Прави-

тельства РФ от 30.09.2018 г. №2101-р «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года». План содержит 11 федеральных проектов, 9 из которых относятся к транспортной инфраструктуре, а 2 проекта направлены на модернизацию и расширение энергетической инфраструктуры. Срок реализации плана – с 01.10.2018 г. по 31.12.2024 г. По каждому проекту содержатся цели и перечень мероприятий для их достижения, целевые показатели по годам реализации плана, ответственные исполнители, объемы финансирования.

Модернизация и расширение инфраструктуры морских портов осуществляется путем реализации федерального проекта «Морские порты России». Планируется к 2024 году увеличить объем перевалки грузов через порты Азово-Черноморского бассейна на 103,9 млн тонн. Для достижения этого индикатора в отношении морского порта Тамань федеральным проектом запланировано увеличение мощности порта Тамань на 62 млн тонн к 2024 году за счет создания сухогрузного района порта.

Из анализа трех документов, содержащих мероприятия по развитию морских портов, следует, что в целом задачи и целевые индикаторы во всех документах имеют единый вектор, но более поздний документ – Комплексный план – уточняет и конкретизирует сроки и источники финансирования с учетом изменения окружения реализуемых инвестиционных проектов.

При этом документов, указывающих на приостановление действия Дорожных карт как по Азово-Черноморскому бассейну (утверждена в июле 2016 года, откорректирована в декабре 2017 года), так и по другим бассейнам (утверждены в марте 2018 года), не выявлено. Следует отметить высокий уровень одобрения Дорожных карт (утверждены Председателем Правительства РФ).

Работа над федеральным проектом «Морские порты России» Комплексного плана осуществлялась в период май-сентябрь 2018 года. При формировании перечня мероприятий данного проекта использованы все действующие документы по развитию морской портовой инфраструктуры. Официально утвержденный документ содержит только целевые индикаторы в целом по бассейну с выделением наиболее крупных проектов. Детализация планового перечня мероприятий по морским портам бассейна приведена в обосновывающих материалах. Работа по уточнению параметров Комплексного плана продолжается. ■