

Взгляд на порты

В продолжение темы «Куда движется российская логистическая отрасль», затронутой в материале «Курс рубля – главный логистический фактор», опубликованном в Transportweekly Russia № 6 за апрель 2015, мы поговорили с Александром Головизниным, директором по логистике и аналитике компании «Морстройтехнология». Темой разговора стало будущее российских морских портов.



Александр Головизнин,
директор по логистике и аналитике компании «Морстройтехнология»

Александр Александрович, какие российские и мировые тренды, на ваш взгляд, наиболее значимы для российской портовой индустрии в настоящее время?

На мой взгляд, это прежде всего уже устаревший тренд контейнеризации. Россия в этом плане несколько отстает от большинства развитых стран. Задел еще очень велик, и поэтому мы будем догонять и догонять.

Второй значимый тренд – это специализация, ведь универсальных портов не строится. Терминалы строятся узкоспециализированные и практичные все эмпивные (т.е. грузовладелец строит терминал под свой груз).

И, наконец, география. В постперестроечные годы балтийские порты бывшего СССР значительно опережали в темпах развития порты других регионов. Теперь тренд разворачивается: на Балтике стоит ожидать стагнации, а вот Дальний Восток и Юг будут расти.

Кроме того, Россия вновь поворачивается к Северу. Стоит ожидать появления и дальнейшего развития портов вдоль Северного морского пути, нацеленных на вывоз больших объемов грузов. Безусловно, в первую очередь речь идет о минеральных ресурсах.

Балтийские порты ожидают стагнация, а вот грузооборот дальневосточных и черноморских портов будет расти.

Какие возможности и угрозы для России и российских портов возникают в соответствии с этими трендами?

К сожалению, приходится констатировать, что основная угроза – это состояние нашей экономики и ее место в мировом разделении труда. Порты, видя конъюнктуру рынка, как могут это использовать. Создают инфраструктуру для импорта всего, что мы потребляем, и экспорта всего, что мы выкапываем.

Что, на ваш взгляд, необходимо сделать в российской портовой и припортовой отраслях для того, чтобы воспользоваться возможностями и нивелировать угрозы?

Нужно развивать дальневосточные порты. Нужно строить Тамань. Нужно строить железнодорожные и автодорожные подходы к портам.

Что уже сейчас делается и планируется сделать в ближайшем будущем? Расскажите, пожалуйста, о наиболее перспективных портовых проектах, запущенных в настоящее время в России.

На Дальнем Востоке идет массовое проектирование угольных терминалов. Что из этих проектов будет реализовано, сказать трудно. На Юге очень интересный проект – Тамань. Это первая у нас попытка построить порт по схеме, которая широко используется в Европе. Суть схемы в том, что инфраструктура порта строится за деньги государства, а суперструктура – стивидором. К сожалению, из-за экономических сложностей, по всей видимости, схема реализации проекта будет изменена, но проект все равно идет и обещает быть очень интересным.

Из того, что делается на Севере, в первую очередь это Сабетта. Но думаю, что мы увидим и другие проекты, сопоставимые по масштабу. **TW**

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 годы)». В декабре 2010 года сдан пункт пропуска через государственную границу. В порту будут находиться таможенный и санитарно-карантинный контроль. Проектирование и строительство портового комплекса ведут: ООО «Газэкспорт», ООО «Союзресурс-Кубань», ООО «Варнава», ОАО «Тольяттиазот», ЗАО «Таманьнефтегаз».

1-я очередь зернового терминала мощностью 5 млн. т в порту Тамань открыта в сентябре 2011 года. Владелец зернового терминала – ЗАО «Тамань-инвест». Управляющая компания – ООО «Зерновой терминальный комплекс «Тамань». Прием судов под погрузку зерновых культур осуществляется на причале длиной 2600 м, оборудованном погрузочными машинами компании NEUERO. Максимальная осадка у причалов достигает 12,1 м, позволяющая принимать суда грузоподъемностью до 60 000 т.

В июле 2012 года запущена эксплуатация перегрузочный комплекс нефти, нефтепродуктов и СУГ ЗАО «Таманьнефтегаз». На середину 2013 года терминал практически достиг проектных объемов перевалки нефти – 600 тыс. тонн в месяц. В июле 2013 года начались отправки на экспорт мазута. Терминал позволяет принимать суда дедевитом до 105 000 тонн.

Грузооборот порта
По проекту к 2015 году проектная мощность порта должна составлять 30 млн. тонн грузов в год – третье место в России. Генеральный план предусматривает перевалку 70 млн. тонн.

- За 2011 год грузооборот порта составил 1,2 млн. тонн.
- За 2012 год грузооборот порта составил 2,2 млн. тонн.
- За 2013 год – 9,5 млн. тонн.
- За 2014 год – 10,2 млн. тонн. **TW**

Порт Сабетта (Ямал).



Строительство морского порта Тамань.



Порт «Сабетта»

Сабетта – крупнейший российский арктический морской порт, предназначенный для обеспечения перевалки углеводородного сырья Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения на Ямале и поставок природного газа, нефти и газового конденсата морским транспортом в страны Западной Европы, Северной и Южной Америки и страны Азиатско-Тихоокеанского региона (в соответствии с распоряжени-

ем правительства России от 13.07.2012 № 1259-р).

Дата закладки: 20 июля 2012 года.

Первые грузовые суда пришвартовались к причалу порта Сабетта в октябре 2013 года.

Порт строится в рамках проекта «Ямал СПГ». В порту планируется построить крупнейший в России завод по сжижению природного газа (СПГ). Ориентировочные сроки строительства: 2012–2017 годы. Важным

нерешенным вопросом остается строительство железнодорожной ветки до порта от ст. Бованенково железной дороги Обская – Бованенково – Карская.

По состоянию на май 2015 года в порту построены уже четыре причала. Запланированы еще два. Основная задача порта пока – приемка строительных грузов и модулей для завода СПГ. После постройки порта из него будет отгружаться СПГ для поставки в Европу и особенно в Азию. **TW**

Порт «Тамань»

Тамань – морской порт на Таманском полуострове в районе мыса Железный Рог, в поселке Волна, недалеко от станции Тамань Темрюкского района Краснодарского края. Виды деятельности: перевалка грузов на экспорт. Приоритетные грузы: нефть и нефтепродукты, сжиженные углеводородные газы, аммиак, зерно.

Объем инвестиций
В соответствии с инвестиционным планом общий объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры порта «Тамань», включая сухогрузный район порта, оценивался в 56 831 860 000 рублей, в т.ч. 28 181 880 000 рублей (49,59%) из средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

В 2014 году был поставлен вопрос о пересмотре государственного участия в строительстве сухогрузного района в пользу моста через Керченский пролив. Однако значительная часть расходов у этих проектов является общей (на условиях ГЧП).

Хронология развития порта

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 годы)». В декабре 2010 года сдан пункт пропуска через государственную границу. В порту будут находиться таможенный и санитарно-карантинный контроль. Проектирование и строительство портового ком-

КРЫМСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

25-26 июня 2015, г. Алушта, Крым

РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ:

+7 (495) 646-01-51
+7 (812) 448-08-48

www.crimtrans.ru

В ПРОГРАММЕ:

- Развитие транспортной инфраструктуры Крыма и изменение грузопотоков в регионе
- Посещение объектов транспортной инфраструктуры Крыма

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

- Транспортная инфраструктура Республики Крым: вопросы, решения и пути развития
- Порты Азово-Черноморского бассейна: переориентирование грузопотоков?
- Железнодорожная логистика: инфраструктурные проекты
- Свободная экономическая зона в Крыму: новые возможности

Генеральный интернет-партнер:

Генеральное информационное агентство:

Официальный информационный партнер:

Транспорт России

Эксклюзивный информационный партнер:

Отраслевой информационный партнер:

Информационная поддержка:

Организатор Форума:

МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ