

# Порт для контейнеров

ПРОЕКТ

предлагается построить на Черном море

Владимир Тихов

Идея строительства мощного порта-хаба в российском Черноморье, появление которого способствовало бы наращиванию объема контейнерных перевозок по железной дороге, обсуждалась на совещании руководителей ОАО «ТрансКонтейнер» и его филиала на Северо-Кавказской железной дороге.

О возможности реализации такого проекта говорилось и на заседании региональной комиссии по взаимодействию СКЖД с дочерними обществами «РЖД».

На Новороссийском узле объемы отправки контейнеров по железной дороге с начала нынешнего года возросли почти в полтора раза. Это происходит отчасти потому, что автотранспорт с потоком уже не справляется. С другой стороны, в портах Азово-Черноморского бассейна, как мы уже рассказывали, по разным причинам снижаются объемы традиционного для региона экспорта, а освобождающиеся площади занимают контейнеры с импортными грузами.

По прогнозам «Национальной контейнерной компании», потребность России и постсоветского пространства в таких перевозках через семь лет составит 15 миллионов TEU в год. И чтобы выиграть конкурентную борьбу с зарубежными перевозчиками, лучше всего и экономически выгодней создать мощный контейнерный хаб именно на Черноморском побережье. К пониманию этого разными «путями» пришли как в ОАО «РЖД», так и в Минтрансе РФ.

## ЛИНИИ И ТЕРМИНАЛЫ

Почему отечественные порты и компании-перевозчики пока проигрывают на этом рынке иностранным конкурентам? Как пояснил советник начальника СКЖД Эдуард Тучков, давно существуют хабы Амстердам, Гамбург и Роттердам. Через них проложены океанские контейнерные линии.

Отечественные порты Балтийского моря С.-Петербурга и Усть-Луга находятся в не столь удобных и глубоководных местах. Финский залив – замерзающий, и зимняя навигация по нему требует ледоколов.



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

Пока наши терминалы не могут соперничать с мощными хабами для обслуживания океанских линий

гация по нему требует флота ледового класса, что приводит к удорожанию стоимости доставки грузов по данному маршруту. Также проблемны расположение порта в С.-Петербурге и прохождение грузового маршрута через центр города.

Помимо традиционного импорта и экспорта контейнеров, которыми пока ограничиваются российские компании, во многих странах мира развит рынок так называемого транзитного (когда контейнеры развозятся через крупные порты-хабы). Контейнеровоз большой вместимости приходит в такой порт, его содержимое сгружают на специальные причалы-площадки. Затем по морю небольшими судами контейнеры доставляют дальше. Сейчас половина всех крупных портов в мире занимается транзитом, но в России это пока не практикуется.

Между тем как раз у черноморских портов РФ есть все предпосылки к тому, чтобы занять лидирующие позиции в перераспределении этого грузопотока. Например, морское плечо на пути Китай – Суэцкий канал – Гамбург – С.-Петербург составляет более 33 дней, а маршрут Китай – Суэцкий канал – Новороссийск – 20 дней. К тому же смещение грузопотоков к черноморским портам позволит избежать перегруженного транспортного маршрута Питер – Москва.

Между тем на юге сегодня планируется строительство мелких контейнерных терминалов без должного развития ж.д. инфраструктуры, автодорог и фронтов для поставки контейнеров «на землю». А значит, эти терминалы будут способны принимать лишь малые суда с небольшими партиями контейнеров и не смогут соперничать с мощными хабами для обслуживания океанских линий, создаваемыми на Украине.

У большинства реконструируемых азово-черноморских портов нет резервов территориального развития и создания «тыловых» фронтов, взаимовязанных ж.д. и автомобильных подходов. Таким образом, частичная модернизация мощностей портов не позволит кардинально увеличить перевозки внешнеторговых грузов и задействовать океанские контейнерные линии. Да и в наших южных портах линейные технологии пока находятся в зачаточном состоянии.

В общем, так или иначе, на Черном море нужно начинать с мощного хаба, рассчитанного на работу с контейнерами.

## ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

Вот мнение руководителя филиала ОАО «ТрансКонтейнер» на Северо-Кавказской железной дороге Николая Воронина:

– После реконструкции порты Ильичевск, Одесса, Николаев замкнут на себя океанские линии с контейнеровозами вместимостью по 8-10 тысяч TEU. В этом случае часть контейнерных грузов из Новороссийска может уйти на Украину. Если этот процесс не взять под контроль с неременным участием государства, то Россия вынуждена будет ввозить многие импортные грузы через порты ближнего зарубежья.

Вопрос в другом: какие компании, организации смогут или захотят участвовать в реализации проекта на принципах государственно-частного партнерства? Не придется ли основное организационно-финансовое бремя нести какой-то одной стороне – скажем, «РЖД»? Тем более еще не выработано кардинального и комплексного – с участием всех заинтересованных сторон – решения по наращиванию в регионе объемов контейнерных перевозок...

Несомненно, считает Николай Воронин, при строительстве нового порта и контейнерного хаба придется учесть множество факторов: в частности, создание прилегающей транспортной инфраструктуры и организацию тылового «фронта», энергоснабжения. Все должно делаться по единому проекту, которого реально еще нет...

Предполагаемое мес-

то строительства – севернее Анапы, в районе Витязево или Кизилташ. В самом Новороссийске или чуть южнее вряд ли получится – из-за отсутствия свободных площадей и наличия вблизи курортной зоны. Потребуется и работы по углублению бухт, хотя опыт создания подобных портов имеется.

Строительство хаба, разумеется, будет сопряжаться выемкой значительного объема грунта. Последний нужно будет укладывать в береговую линию, чтобы повысить уровень берега, что, несомненно, повлечет дополнительные расходы.

Как считают эксперты, появление на Черноморском побережье крупного российского контейнерного хаба может, в перспективе, принести нашей стране свыше миллиарда долларов в год, что окупит вложенные инвестиции.

А в недрах Минтранса РФ созрел аналогичный по сути и географии проект, о котором оповестили общественность на международном форуме «ЮгТранс-2008» в Новороссийске. Как сообщил глава Федерального агентства водного транспорта Александр Давыденко, проектирование нового порта на Таманском полуострове, «нацеленного на решение проблемы дефицита перевалочных и контейнерных мощностей», начнется до конца текущего года.

Судя по заявлению этого руководителя, уже и в Министерстве транспорта РФ признают: нехватка таких мощностей в Краснодарском крае тормозит наращивание грузооборота в сегменте «экспорт-импорт» и негативно сказывается на внешнеэкономическом потенциале юга. По словам Давыденко, уже сегодня надо заботиться о том, что Новороссийской портовой зоне завтра потребуются контейнерный терминал, рассчитанный на ежегодные 1,5-2 миллиона TEU.

– Притом нельзя надеяться лишь на один Новороссийск, с учетом его территориальной «зажатости» со всех сторон. Необходимо создавать резерв таких мощностей в масштабах региона. В данном смысле мы возлагаем большие надежды на новый порт, – отметил Александр Давыденко. Этот комплекс намечено строить в 4-5 километрах от нынешнего порта Тамань, восточнее мыса Железный Рог – в акватории Соленого озера.

Правда, в Минтрансе окончательно не определились с тем, станет ли новый порт сугубо контейнерным или будет универсальным – ориентированным частично на переработку угля и железорудного концентрата. Пока редакции неизвестно, обсуждались ли эти предложения с руководством ОАО «РЖД» и с потенциальными инвесторами.