

ПОРТ-ХАБ В БАЛТИЙСКЕ – МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА МОЩНОГО ПОРТА-ХАБА В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОБСУЖДАЕТСЯ ДОСТАТОЧНО ШИРОКО И В ПРЕССЕ, И НА КОНФЕРЕНЦИЯХ. ОДНАКО ИДЕЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СТОЛЬ МАСШТАБНОГО ОБЪЕКТА, ДА ЕЩЕ НА ИЗЛОМЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА, КОГДА ИДУТ СОКРАЩЕНИЯ МНОГИХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ, ВЫЗЫВАЕТ В ОТРАСЛИ НЕОДНОЗНАЧНУЮ РЕАКЦИЮ. КРОМЕ ТОГО, НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО ПЕРВЫЙ ЭТАП РАБОТ – ОБОСНОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ – УЖЕ ВЫПОЛНЕН, ВНУТРИ САМОГО ТРАНСПОРТНОГО ВЕДОМСТВА ВОЗНИКЛИ РАЗНОГЛАСИЯ ПО ПОВОДУ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА-ХАБА ПОД БАЛТИЙСКОМ.

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ РАЗОБРАТЬСЯ ВО ВСЕХ «ЗА» И «ПРОТИВ» РЕДАКЦИЯ МП ОБРАТИЛАСЬ К РАЗРАБОТЧИКУ ПРОЕКТА, ПРОВОДИВШЕМУ ОБОСНОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ И ОБЛАДАЮЩЕМУ, ПОЖАЛУЙ, САМОЙ ПОЛНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ – ПРОЕКТНОМУ ИНСТИТУТУ ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ». О СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ВОКРУГ ПРОЕКТА РАССКАЗЫВАЕТ ДИРЕКТОР ПРОЕКТНОГО ИНСТИТУТА ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ» ЛЕОНИД ТОЗИК.



«МП»: *Леонид Васильевич, известно, что планы строительства под Балтийском глубоководного порта-хаба существуют давно. В свое время их активно продвигал Минтранс и поддерживала Морская коллегия при Правительстве РФ. По чьей инициативе Ваш институт выполнял Обоснование инвестиций данного проекта?*

— Основанием для начала работ по обоснованию инвестиций послужило поручение Президента Российской Федерации от 10.09.2006 г. «О комплексном развитии транспортного комплекса Калининградской области» и решение Правительства Российской Федерации от 18.01.2007 г. поручить Минтрансу России проработать вопрос о возможности строительства в области глубоководного портового комплекса.

Заказчиком Обоснования инвестиций (ОИ) является Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) в лице ФГУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта». ОИ разработано Проектным институтом ЗАО «ГТ Морстрой» в 2008—2009 годах.

«МП»: *Значит, необходимо было только «проработать вопрос о возможности создания»?*

– Совершенно верно. О возможности и целесообразности.

В ходе разработки ОИ последовательно был рассмотрен ряд принципиальных вопросов: какие суда должны обслуживать порт, какие грузы могут служить грузовой базой, какой это должен быть порт, где его расположить, во сколько обойдется его строительство, целесообразно ли его строить, и, вообще, зачем он нужен России?

«МП»: *Расскажите подробнее о результатах Ваших исследований. Давайте начнем с судоходных возможностей и с назначения порта.*

– Поскольку предполагалось, что порт будет глубоководным, значит он должен обслуживать суда с максимальной возможной осадкой для плавания в Балтийском море – 15 метров. (Осадка определяется глубинами Датских проливов). Для этого требуются глубины акваторий и подходных каналов 17–18 метров.

Суда с такой осадкой имеют дедевейт 100–150 тыс. тонн и используются для перевозки массовых наливных и навалочных грузов: в основном это нефть, уголь, руда, реже мазут, минеральные удобрения, зерно.

В результате анализа было определено, что эти грузы вряд ли могут служить грузовой базой нового порта – слишком далеко расположены грузообразующие предприятия, а доставка их железнодорожным транспортом связана с транзитом через сопредельные государства. В самой Калининградской области такие грузы в необходимых объемах не производят. Таким образом, строить там глубоководный порт для таких грузов – это утопия.

Но есть еще один вид грузов, перевозимых такими судами – контейнеры. Океанские суда-контейнеровозы, следующие из Южной Азии, Южной и Северной Америки, вместимостью 8–10 тыс. TEU имеют осадку около 15 метров. То есть получается, что основной грузовой базой нового порта в Калининградской области могут быть только контейнеры. Нет контейнеров – нет глубоководного порта.

Именно в этом направлении и велась дальнейшая работа.

«МП»: *И что получается – выгодно – невыгодно строить в Калининградском эксклаве контейнерный порт-хаб?*

– Про контейнерный порт, или другими словами порт-хаб, можно говорить отдельно и довольно долго. Если коротко, то последовательность обоснования возможности и целесообразности его создания выглядит так.



РИС. 1. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ



РИС. 2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК НАЗЕМНЫМ ТРАНСПОРТОМ ИЗ КАЛИНИНГРАДА И ИЗ ГАМБУРГА

ОБОСНОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ УТВЕРЖДЕНО

Распоряжением Минтранса России №АД – 142-р от 31.05.2010 г. утверждена документация «Обоснования инвестиций в проект «Строительства глубоководного порта в г. Балтийск Калининградская область. Объекты федеральной собственности» со следующими показателями:

- контейнерный терминал грузооборотом по причальному фронту до 12,0 млн TEU/год грузопотоком до 6,0 млн TEU/год – контейнерный ХАБ;
- терминал нефтеналивных грузов и продуктов нефтехимии грузооборотом 5,0 – 6,0 млн тонн/год;
- терминал генеральных грузов грузооборотом 2,0 млн тонн/год;
- терминал накатных грузов грузооборотом 2,0 млн тонн/год;
- логистический центр площадью 30,5 Га;
- общепортовые и вспомогательные объекты площадью 300 Га.



РИС. 3. ВАРИАНТЫ РАСПОЛОЖЕНИЯ ПОРТА-ХАБА В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Значительная часть контейнерезированных грузов производится в странах Юго-Восточной Азии и развозится океанскими контейнеровозами по всему миру, в том числе и в Европу. Здесь созданы огромные порты-хабы, которые принимают океанские суда, разгружают и далее отправляют либо морскими судами-фидерами до порта потребителя, либо автомобильным и железнодорожным транспортом до пункта назначения. Соответственно происходит и обратная процедура.

В северной Европе такими портами-хабами являются Гамбург, Роттердам, Бремерхафен, Антверпен и другие. Именно из этих портов контейнеры сегодня попадают в страны Балтики, в том числе и в Россию.

Идея строительства порта-хаба под Балтийском заключается в том, что оке-

анские контейнеровозы (в пересчете на милю пути) на океанских контейнеровозах на порядок ниже, чем на фидерных. Расчеты показали, что доставка 40-футового контейнера из Шанхая в Санкт-Петербург через Калининград примерно на 15–20% дешевле, чем через порты северной Европы по состоянию на 2008 год. Экономия составляет почти \$200–250. За такую экономию транспортникам есть смысл побороться!

«МП»: *С точки зрения экономики перевозки такая разница впечатляет. А вот каковы прогнозные объемы грузопотока? Каков может быть грузооборот российского хаба?*

— Анализ многочисленных прогнозов, даже с учетом кризиса, показывает, что к 2025 году грузопоток транзитом

за счет России. Если новый порт возьмет на себя около трети Балтийского грузопотока — примерно 5,5 млн TEU — это вполне реально, тем более что это будут в основном российские грузы.

Таким образом, грузовой базой нового глубоководного порта реально может стать только перевалка контейнеров по схеме транзитного — прием контейнеров с крупных океанских линий и распределение их фидерными линиями по российским и иностранным портам Балтийского моря.

Что касается грузооборота будущего хаба, то транзит по контейнерам считается по причальному фронту: грузопоток с океанских контейнеровозов — 5,5 млн TEU, соответственно 5,5 млн TEU пойдет на фидерные суда, итого — 11 млн TEU пойдет через причальный фронт. Еще 1 млн TEU — грузооборот контейнеров, отправляемых автомобильным и железнодорожным транспортом. Всего — 12 млн TEU.

При этом нужно отметить, что потребность в доставке наземным транспортом значительно меньше. Но если Вы посмотрите на карту, то увидите, что доехать от Калининграда до большинства стран восточной Европы ближе, чем от Гамбурга, не говоря уже о Роттердаме. Поэтому транзит контейнерных грузов будет возможен не только в Россию, но и в Европейские страны.

«МП»: *Итак, с назначением и определенными выгодами понятно. Какие конкурентные преимущества будет иметь российский контейнерный хаб, расположенный в восточной Европе, по сравнению с названными Вами контейнерными гигантами — Гамбургом, Роттердамом и Антверпеном?*

— В целом создание в Калининградской области контейнерного порта-хаба выглядит обоснованным и целесообразным. К тому же этот порт будет обладать рядом преимуществ по сравнению с другими портами бассейна: выгодным географическим положением — в центре Балтийского моря, незамерзающей акваторией, значительной территорией для строительства инфраструктуры и развитой сетью транспортных коммуникаций с центральной и восточной Европой, в том числе возможностью отправки грузов по железной дороге с российской и европейской «колесей».

А если уж будет создаваться глубоководный канал, акватории, автомобильные и железнодорожные подходы, то на их основе возможно создание и целого ряда других терминалов, которые будут востребованы с большой степенью вероятности.

МИНТРАНС РОССИИ

ВЫПОЛНИЛ ПОРУЧЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ О ПРОРАБОТКЕ ВОПРОСА ВОЗМОЖНОСТИ СОЗДАНИЯ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ГЛУБОКОВОДНОГО ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА. НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПОДТВЕРЖДЕНЫ РАСЧЕТАМИ ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ». ПРЕДЛОЖЕНИЯ МИНТРАНСА ПО ДАННОМУ ПОРТОВОМУ ОБЪЕКТУ ПЕРЕДАНЫ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ

анские контейнеровозы проходят напрямую в Балтийское море и разгружаются в нашем порту, а оттуда, в основном морскими судами-фидерами, развозятся по портам Балтики. (Такая процедура называется транзитом).

та в Балтийском море может достичь 14 млн TEU, в том числе российских грузов — 7,5–8 млн TEU.

Большинство экспертов отмечают, что рост грузооборота контейнеров на Балтике происходит главным образом

Давно стоит вопрос о выносе портовых перегрузочных мощностей из центра Калининграда – а это почти 10 млн тонн грузов. При наличии транспортных коммуникаций будут востребованы терминалы накатных грузов. В предпортовой зоне предполагается создать высокотехнологичный промышленно-индустриальный район, в который и сырье, и готовая продукция могут завозиться и вывозиться морским транспортом.

Исходя из параметров расчетного судна были определены параметры основных портовых сооружений и их стоимость, что послужило базой для определения минимального грузооборота нового порта, обеспечивающего возврат инвестиций и конкурентоспособность – не менее 120 млн тонн.

«МП»: *Леонид Васильевич, какие варианты расположения порта-хаба с непосредственной привязкой к местности рассматривались и исследовались Вашим институтом в рамках Обоснования инвестиций?*

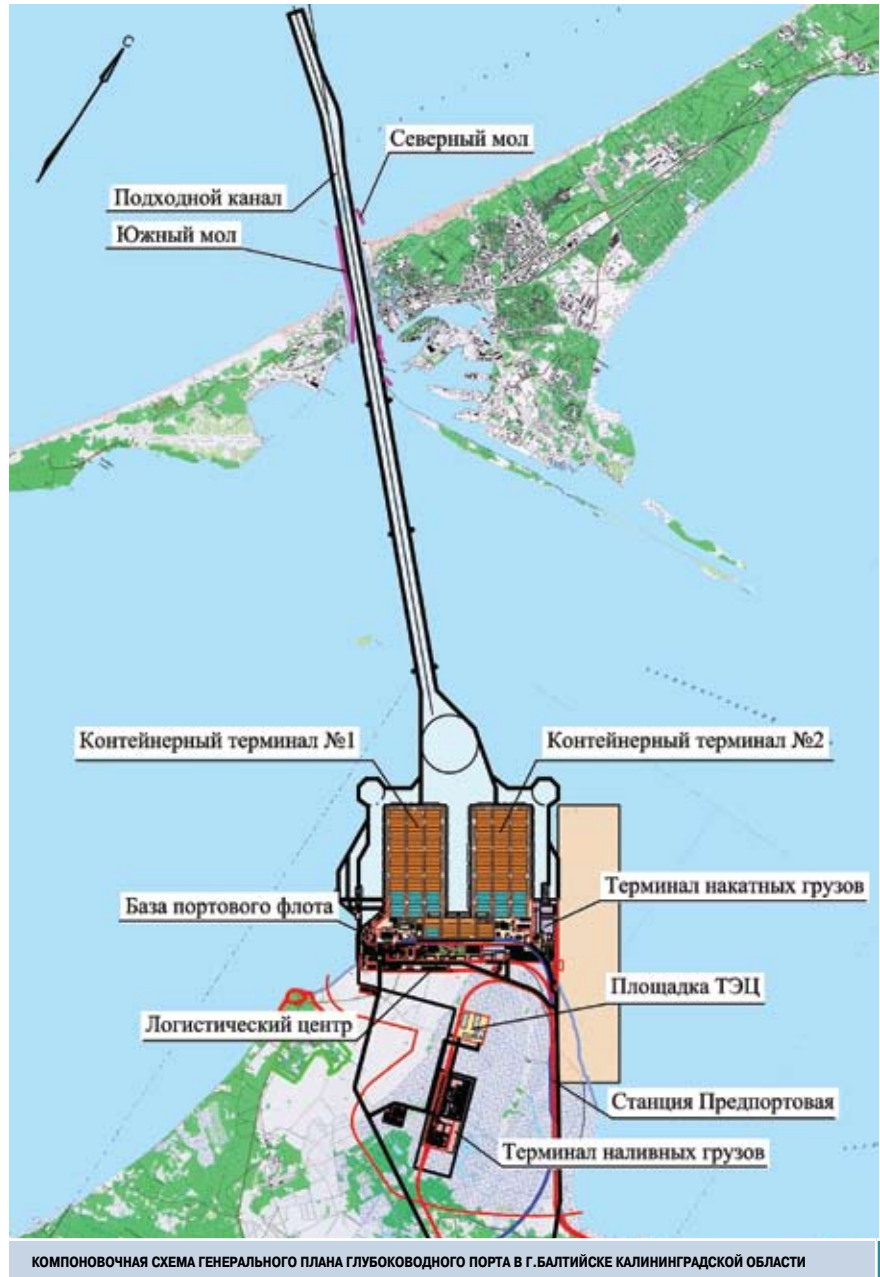
– Нами были рассмотрены четыре варианта местоположения площадки строительства нового порта:

- вариант 1 – открытое побережье Балтийского моря (Взморье);
- вариант 2 – западное побережье бухты Приморская (Балтийск);
- вариант 3 – восточное побережье бухты Приморская (Светлый);
- вариант 4 – район мыса Северный на полуострове Бальга (Бальга).

Местом строительства порта определен район мыса Северный на полуострове Бальга (вариант 4). Причем этот вариант первоначально рассматривался, как вспомогательный. Но по мере изучения оказалось, что в нем практически отсутствуют недостатки, присущие остальным вариантам.

Вы можете сами убедиться:

- прямолинейный и самый короткий подходной канал;
- наименьший (на 40%) объем дноуглубления по сравнению с другими вариантами;
- возможность создания территории требуемых размеров (до 1500 га); отсутствие военных объектов и других обременений по землепользованию;
- возможность создания автомобильных подъездов с прямым выходом на пункты пропуска существующих трасс на Москву и Берлин в обход Калининграда;
- возможность создания железнодорожных подходов с российской и европейской колеей мимо станции Калининград-сортировочный без устройства дорогостоящего обхода Калининграда (железнодорожный



КОМПОНОВочная СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА ГЛУБОКОВОДНОГО ПОРТА В Г. БАЛТИЙСКЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

подход с европейской колеей уже существует);

- в целом стоимость объектов федеральной собственности на 22–40% ниже, чем по другим вариантам.

Место строительства нового глубоководного портового комплекса в Калининградской области в районе мыса Северный было согласовано экс-губернатором Г.В.Боосом на заседании Морской коллегии при Правительстве РФ в г.Калининграде в сентябре 2009 года. Тогда же, выбранное место было одобрено председателем Морской коллегии, заместителем председателя Правительства РФ С.Б.Ивановым.

«МП»: *Похоже, что этот проект – совсем не миф! Как Вы оцениваете реальность его воплощения? И какие на*

сегодняшний день существуют по этому проекту решения?

– Минтранс России выполнил поручение Правительства РФ о проработке вопроса возможности создания в Калининградской области глубоководного портового комплекса. На сегодняшний день возможность строительства порта и экономическая целесообразность подтверждены расчетами ЗАО «ГТ Морстрой». Предложения Минтранса по данному портовому объекту переданы в Правительство РФ. ■

194354, г. Санкт-Петербург,
ул. Есенина, д. 5, лит. Б, оф. 59 Н
тел.: (812) 296-30-06
факс: (812) 597-05-92
project@gtmorstroy.com
www.gtmorstroy.com