О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР
ПРИМОРСКОГО КРАЯ
Павел Георгиевич Попов

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА
ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ТРАНСПОРТА
ПРИМОРСКОГО КРАЯ
Игорь Эдуардович Хрущёв

Порты Приморского края являются стратегическими объектами функционирования транспортной системы России на Дальнем Востоке. Значительна роль портов в обеспечении транспортной независимости государства и его обороноспособности, а также в использовании транзитного потенциала. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль.

В настоящее время на территории Приморского края, в зоне ответственности администраций морских портов Владивосток, Находка и Восточный осуществляют деятельность на рынке портовых услуг около 40 операторов морских терминалов суммарной производственной мощностью порядка 70 млн. тонн грузов в год. Общая протяженность причального фронта составляет около 23 км, большинство причалов универсальны и способны перерабатывать любую номенклатуру грузов в зависимости от складывающейся конъюнктуры рынка. Вместе с тем имеются специализированные комплексы и терминалы по перевалке:

– угля, производственной мощностью 12,6 млн. тонн в год;
– минеральных удобрений, производственной мощностью 2,5 млн. тонн в год;
– нефтепродуктов, производственной мощностью порядка 12 млн. тонн в год;
– грузов в крупнотоннажных контейнерах, пропускной способностью порядка 1,1 млн. контейнеров ДФЭ в год;
– автомобилей и спецтехники, пропускной способностью до 150 тыс. единиц в год.

По итогам работы в 2008 году общие объемы грузопереработки в морских портах Приморского края составили 50,9 млн. тонн грузов, что на 9,3% выше аналогичных показателей 2007 года.

Несмотря на мировой финансовый кризис, порты продолжают реализовывать программы своего развития.

Так, с целью увеличения грузооборота с 3 до 7 млн. тонн в год в ОАО «Торговый порт Посьет» разработана и согласуется проектная документация по строительству глубоководного причала, способного принимать суда водоизмещением 60 тыс. тонн, и модернизации портовых мощностей. Срок реализации проекта – 2010–2011 годы. Инвестиции в проект составят порядка 120 млн. долларов.

ОАО «Восточный порт» реализует инвестиционную программу по техническому обновлению перегрузочной техники и оборудования.

В 2008 году в проект инвестировано более 140 млн. рублей. Срок реализации проекта – 2009–2010 годы.

В ОАО «Владивостокский морской торговый порт» завершен первый этап развития производственных мощностей по перевалке грузов в крупнотоннажных контей-

нерах. Реализация данного проекта позволила увеличить пропускную способность порта до 350 тыс. контейнеров ДФЭ в год, инвестиции в данный проект составили около 400 млн. рублей. В дальнейшем, в рамках создания единого контейнерного терминала, планируется реконструкция и техническое оснащение причалов 12–14 с увеличением пропускной способности ОАО «ВМТП» к 2015 году до 700 тыс. контейнеров ДФЭ в год.

В рамках реализации проекта трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан» в бухте Козьмина ведется строительство первой очереди специализированного комплекса по перевалке сырой нефти и нефтепродуктов с годовым объемом 15 млн. тонн. Все работы ведутся в соответствии с утвержденным графиком. Срок реализации проекта – декабрь 2009 года.

Кроме этого, перспективное развитие портов Приморского края предполагает реализацию следующих проектов:

– строительство 3-й очереди угольного комплекса в порту Восточный.

Третья очередь рассматривается как развитие существующего угольного комплекса ОАО «Восточный порт». Комплекс предназначен для выгрузки угля из железнодорожных вагонов, хранения и погрузки на морские суда. Предполагается строительство 2 причалов для судов дедвейтом до 140 тыс. тонн. Проектная производительность проектируемых мощностей – 14,5 млн. тонн угля в год. Цель проекта – увеличение производственных мощностей ОАО «Восточный порт» по перевалке угля до 28 млн. тонн в год;

– строительство угольного терминала в бухте Суходол.

Угольный терминал в бухте Суходол предназначен для выгрузки угля из железнодорожных вагонов, кратковременного хранения груза и погрузки его на морские суда – балкеры, грузовместимостью до 150 тыс. тонн. Пропускная способность угольного терминала – 8 млн. тонн в год, в том числе пусковой комплекс – 4 млн. тонн в год. В рамках проекта планируется построить причальные сооружения, развить береговую инфраструктуру. Цель проекта – способствовать реализации потребностей российских экспортеров углеводородов в страны АТР;

– реконструкция объектов федеральной собственности и строительство новых причалов на базе действующего в порту Восточный контейнерного терминала с доведением пропускной способности до 2,2 млн. контейнеров ДФЭ в год.

Цель проекта – реализовать возможность использования порта Восточный как магистрального транзитного центра для перегрузки контейнеров из магистральных судов на фидерные и обратно на транстихоокеанском направлении, увеличить экспортно-импортные и транзитные перевозки по Транссибу.

ОАО «ДНИИМФ» прорабатывается возможность строительства зернового перегрузочного комплекса в портах южного Приморья. В качестве наиболее перспективного рассматривается морской порт в бухте Троицы. Зерновой терминал предназначен для кратковременного хранения, выгрузки и погрузки зерна сельскохозяйственных культур (экспорт, импорт) на морские суда.

Проект направлен на реализацию потребностей государства в экспорте зерновых – это в первую очередь, во вторую – на транзит зерновых из северо-восточных провинций Китая по транспортному коридору «Приморье-2».

Далее об основных проблемах, которые, по нашему мнению, препятствуют эффективной деятельности морских портов.

Во-первых, это ограничения, связанные с десинхронизацией развития транспортных отраслей. Слабо развитая сеть автомобильных дорог, отсутствие припортовых транспортно-логистических комплексов, способных снизить влияние различного рода дестабилизирующих факторов на работу портов и обеспечить ритмичную работу морского и железнодорожного транспорта, негативно влияют на привлечение дополнительных объемов грузов в морские порты Приморского края.

Очевидно, что, сколько ни наращивай производственные мощности порта, без адекватного развития припортовой инфраструктуры эти мощности будут простаивать.

Во-вторых, одной из наиболее острых проблем в портах Приморского края остается низкая пропускная способность пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В частности, кроме порта Восточный, штатная численность таможенных постов в остальных портах Приморского края не позволяет обеспечить круглосуточную работу пунктов пропуска по оформлению транспортных средств и грузов, что приводит к многочасовым простоям флота, подвижного состава с импортными грузами и негативно влияет на привлекательность портов.

В-третьих, это не имеющая рыночной основы тарифная политика в сфере железнодорожных перевозок.

Учитывая удаленность грузовой базы, важнейшим моментом в наращивании и удержании грузопотоков для дальневосточных портов является железнодорожный тариф. Ежегодная индексация железнодорожных тарифов на основную номенклатуру грузов в сторону увеличения приводит к перераспределению грузопотоков из портов Приморского края на порты европейской части России.

Юг Приморья является потенциальной точкой роста и интеграции транспортной системы Дальнего Востока России в международную транспортную систему. При этом Приморский край отстает в развитии транспортного комплекса и в формировании региональных транспортно-логистических систем (РТЛС) как от стран Северо-Восточной Азии (СВА), так и от центральных регионов России.

Интерес международного транспортного окружения к Дальнему Востоку, в особенности к южному Приморью, имеется, поскольку очевиден потенциал развития и интеграции Приморья в транспортную систему СВА.

Основным звеном для интеграции транспортной системы Приморского края в транспортную систему СВА могло бы стать развитие морского порта в бухте Троицы. Данный порт может не ожидать предстоящего разви-

тия территорий Дальнего Востока и Приморья, поскольку к нему тяготеет грузовая база быстро развивающейся территории китайской провинции Цзилинь. Создание эффективной сухопутной транспортной инфраструктуры порта, расположенного всего в нескольких десятках километров от границы КНР, возможно даже при недостатках текущей тарифной политики железнодорожных и автомобильных перевозок.

Существующие задачи развития транспорта в Приморье должны быть объединены единой стратегией на основе реализации Транспортной стратегии страны, стратегии развития Приморского края до 2025 года и Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России», которая связана с созданием интермодальных транспортно-логистических терминалов и формированием транспортно-логистической системы.

Участники транспортной системы СВА ожидают выхода Южного Приморья на международный рынок, но с привлекательным сервисом и адекватными рынку тарифами.