

«НАША ЗАДАЧА — СОХРАНЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ КАК ГРУЗОВОГО ПОРТА, А НЕ ЗАСТРОЙКА ТЕРРИТОРИИ РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫМИ ЦЕНТРАМИ»

ЧЕРЕЗ ПАРУ-ТРОЙКУ ЛЕТ МОСКОВСКИЙ СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ПОРТ ПЕРЕВЕДУТ В ДМИТРОВСКИЙ РАЙОН ПОДМОСКОВЬЯ. ЗАПАДНЫЙ РЕЧНОЙ ПОРТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ ТОЛЬКО «МОСКВА-СИТИ». ЕДИНСТВЕННЫМ ГРУЗОВЫМ ПОРТОМ НА МОСКВЕ-РЕКЕ В ГРАНИЦАХ СТОЛИЦЫ ОСТАНЕТСЯ ЮЖНЫЙ РЕЧНОЙ ПОРТ. О ЕГО РЕКОНСТРУКЦИИ РАССКАЗАЛ ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ЮЖНОГО ПОРТА БАХТИЕР КАСИМОВ.



БАХТИЕР КАСИМОВ,	
исполняющий	
обязанности	
генерального	
директора	
южного порта	

BUSINESS GUIDE: Что представляет собой Южный порт сейчас?
БАХТИЕР КАСИМОВ: Предприятие, стабильно работающее. За прошедшие десять лет новыми собственниками очень многое было сделано для нормализации работы порта, восстановления техники, увеличения доходности работы, производительности труда, а также привлечения молодого квалифицированного персонала. Но с другой стороны, на 32 га территории находятся хаотично построенные административные здания и склады постройки 1930-х годов. Одним словом, старое советское предприятие со старой инфраструктурой. Порт начали строить в середине 1930-х годов для обеспечения промышленности города Москвы крупным перевалочным узлом. К тому времени был построен канал имени Москвы, уровень воды в Москве-реке был поднят, что обеспечивало проход судов большей грузоподъемности, в связи с чем появилась необходимость оперативно принимать и обрабатывать прибывающие суда. Порт построен на так называемом Сучьем болоте, здания стоят на сваях. Причалная стенка порта длиной 2178 м разбита на 17 специализированных причалов. Один из них укреплен и оборудован для приема тяжеловесных грузов. Это единственный в Москве причал, дающий возможность по реке принимать и отправлять грузы весом до 400 тонн.

BG: В чем заключается реконструкция Южного порта?

ТОЧКИ РОСТА

Аэропорты во всех развитых странах являются точкой роста для окружающих районов. По мнению экспертов, модернизация морских и речных портов — особенно расположенных в административных границах городов — также влечет за собой развитие соседствующих с ними территорий. К примеру, по программе модернизации аэропортов такими центрами стали московские воздушные порты. На территории Домодедово и на участке вокруг него будет реализован проект «Аэропорт-Сити». Его концепция предполагает строительство торговых и развлекательных комплексов, предприятий общественного питания, гостиниц, выставочных центров, офисных комплексов, многоэтажных парковок, АЗС. Первым этапом станет реализация ТРК «Домодедово Плаза». Еще более внушительен «Аэрополис» — проект масштабной застройки территории (до 75 км от аэропорта) с объектами различной направленности:

в его составе будут логистические парки, офисные центры, торгово-развлекательные комплексы, гостиницы и т. д. Реализация проекта рассчитана примерно на 50 лет. Район Домодедово, где развиты воздушные грузоперевозки, не может не интересовать девелоперов складской недвижимости. Крупнейший проект реализует «Евразия Логистик»: она строит индустриальный парк «Северное Домодедово» общей площадью более 1 млн кв. м. Проект Capital Partners несколько скромнее: их склады составят 600 тыс. кв. м. Канадская компания Giffels намерена возвести здесь логистический комплекс площадью 500 тыс. кв. м. А «Евразия Сити» совместно с «Первым каналом» построит медиапарк стоимостью \$1,4 млрд. «Ист Лайн» считает «якорем» не только свой аэропорт (Домодедово). Компания приобрела 750 га земли в районе аэропорта Шереметьево-1 и теперь совместно с Московским речным пароходством инвестирует больше \$4 млрд в стро-

Б. К.: Основной задачей, которая стоит перед нами, является сохранение предприятия как грузового порта, а не просто застройка всей территории развлекательными центрами. В первую очередь для улучшения экологии предприятия и прилегающей городской территории мы откажемся от пылящих грузов, таких как каменный уголь, строительный песок. Каменный уголь являлся стратегическим грузом и завозился в Южный речной порт с 1972 года для нужд «Мосэнерго». В 90-х годах почти все ТЭЦ города были переведены на газ, кроме ТЭЦ-22, для которой и предназначался поступающий каменный уголь. В 2006 году «Мосэнерго» закончило реконструкцию площадей ТЭЦ-22 для хранения угля, и теперь уголь поступает напрямую железнодорожным транспортом с Кузбасса. На освободившихся причалах мы планируем организовать и построить современный интермодальный контейнерный терминал мощностью 50 тыс. контейнеров в год. По организации контейнерного терминала в настоящее время ведутся переговоры о создании совместного предприятия с европейской транспортно-экспедиторской компанией.

BG: Что еще появится в порту после реконструкции?

Б. К.: Также планируется проектирование и строительство офисно-складских площадей для обеспечения приема и хранения тарно-штучных грузов малого и среднего бизнеса. Но пока этот проект находится в стадии разработки, о нем я могу сообщить только то, что мы будем строить офисы класса В и стоянку для легкового транспорта ориентировочно на 2 тыс. мест. Для работы контейнерного терминала будут организованы таможенные склады временного хранения, стоянка грузового транспорта вместимостью 30–50 еврофура.

BG: То есть имеющиеся капитальные склады, в которых на сегодняшний день хранятся грузы, вы будете сносить?

ительство более 5 млн кв. м жилой и коммерческой недвижимости. Один из проектов, уже построенных и функционирующих вблизи от Шереметьево, — бизнес-центр Sherrizone (девелопер — компания «Ситиотель»). В феврале 2007 года в Шереметьево началось сооружение офисного центра «Международный деловой комплекс». Инициатором проекта стало ЗАО «Международный деловой центр „Шереметьево“». МДЦ представляет собой 11-этажный офисный комплекс с выставочным залом, рестораном и другой сервисной инфраструктурой общей площадью около 35 тыс. кв. м. Шереметьево тоже привлекает иностранцев — британская компания Parkridge Holdings построит складской комплекс общей площадью 150 тыс. кв. м на Ленинградском шоссе рядом с аэропортом. RDI Group и Limitless, девелоперское подразделение корпорации Dubai World (OAG), известное своими масштабными проектами, договорились о создании СП

по строительству города-спутника в Химкинском районе Подмосковья. Общая площадь застройки мини-города, рассчитанного на 12 тыс. человек, составит 734,8 тыс. кв. м. Из них 550 тыс. кв. м займет жилье, остальные 184 тыс. кв. м планируется отвести под инфраструктуру и коммерческую недвижимость. Внуково наименее освоено частными инвесторами — возможно, причиной тому его близость к границам Москвы и отсутствие большого количества свободных земель рядом. Только принадлежащая израильскому бизнесмену Гайдамаку компания Osiif планирует построить около 800 тыс. кв. м офисов класса А, торговых и гостиничных помещений. Инвестиции в проект составят \$1,2–1,6 млрд. Выйти на площадку планируется в 2008 году. Большинство же проектов реализует сама управляющая компания аэропорта. ОАО «Аэропорт Внуково» на собственные средства в 2008 году построит гостиницы на 443 номера.

ТАТЬЯНА КОМАРОВА

Б. К.: Сносить — нет. В наших планах их реконструировать. Сейчас склады неудобны тем, что они не отапливаемые, а на вторые этажи ведут только лифты малой грузоподъемности. Мы планируем перестроить складские помещения с высокими потолками (примерно 12 м), отопить их, а вторые этажи реконструировать под офисы или производственные помещения небольшого объема производства. Сейчас порт располагает 55 тыс. кв. м полезных складских помещений и еще 80 тыс. кв. м открытых оборудованных площадок. По новому плану офисных и складских помещений в Южном речном порту будет в три раза больше, чем сейчас. Около 170 тыс. кв. м.

BG: На причалах порта можно увидеть речной песок и щебень разных видов. Проектом запланирован причал нерудных материалов. Что планируется оставить на территории порта?

Б. К.: Однозначно оставим щебень. Наш порт — единственное место в Москве, куда можно доставлять щебень одновременно и речным транспортом, и железнодорожным. Единообразно мы сможем разместить на новом причале нерудных материалов порядка 100 тыс. тонн щебня.

BG: На какой стадии находится проект реконструкции?

Б. К.: Непосредственно работы мы планируем начать в середине 2009 года. Согласование земельных вопросов — это процесс достаточно длительный. А в Москве он идет вдвойне тяжелее по сравнению с другими регионами. Сейчас сложность заключается в том, что, во-первых, на уровне федеральных властей долгое время не принималось решения о статусе земель под приватизированными предприятиями. Года полтора назад в Земельный кодекс внесли дополнения и изменения. Во-вторых, по новому генеральному плану города Москвы землю, на которой находится порт, занесли в парково-реабилитационную зону, не учтя того, что в Москве тогда не останется ни одного. Грузопоток (десятки миллионов тонн), который на сегодняшний день перевозится речным транспортом, будет в этом случае перенаправлен на железнодорожный и автомобильный транспорт, что еще более усложнит и так катастрофическую ситуацию на дорогах города. И сейчас мы пытаемся доказать, что являемся будущим единственным портом Москвы, необходимым городу как транспортно-логистический комплекс, обрабатывающий миллионы тонн грузов как с реки и железной дороги на автотранспорт, так и обратно.

Интервью взяла АННА ГЕРОЕВА



Авиакомпания AirBridgeCargo - крупнейший российский регулярный грузовой авиаперевозчик

- прямые беспосадочные рейсы из Москвы, Санкт-Петербурга и Красноярска в крупнейшие азиатские и европейские грузовые узлы
- логистические решения и доставка грузов по всему миру через надежную партнерскую сеть
- гарантия безопасности, сохранности грузов и высоких стандартов обслуживания

Москва +7 495 786 26 13 Красноярск +7 3912 715 350 Санкт-Петербург +7 812 336 39 18

www.airbridgecargo.com

Реклама