

ГОРОД ПРИ ВОДЕ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ОБЪЕМ ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО РОССИИ В СРАВНЕНИИ С АНАЛОГИЧНЫМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ СОВЕТСКИХ ВРЕМЕН УПАЛ В ПЯТЬ-ШЕСТЬ РАЗ. ЕСТЕСТВЕННО, ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ ПОРТОВ БЕЗДЕЙСТВУЕТ. ЧИНОВНИКИ ГОТОВЯТ ИНВЕСТПРОЕКТЫ РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ПОРТОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ. ОДНАКО ИНВЕСТОРЫ НЕ СПЕШАТ ВКЛАДЫВАТЬ ДЕНЬГИ В ЭТИ ПРОЕКТЫ.

АННА САМОЙЛОВА

РАВНЕНИЕ НА ЗАПАД В мировой практике существует множество примеров развития городов, расположенных в дельте рек. В течение десятилетий развитие порта идет по двум направлениям: он может либо расти, как, например, в Роттердаме, где порт сейчас является крупнейшим международным транспортным хабом, либо, наоборот, уменьшаться, освобождая портовые и грузовые территории для коммерческой и жилой застройки, как в Лондоне, Мельбурне или Хафене.

По данным Федерального агентства по речному и морскому транспорту (Росморречфлот), сейчас в России действует 62 морских и 120 речных портов. Они обслуживают почти 80% всех российских грузов. Этот показатель увеличился за 15 последних лет почти вдвое. «Сегодня порты сопредельных стран Балтии, Украины обслуживают только 21% грузовой базы России, а раньше обслуживали почти 50%, — говорит руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко. — Мы хотим, чтобы 90% грузовой базы РФ шло через наши, российские, порты».

Как уверяет Александр Давыденко, для того, чтобы достичь этих результатов, надо будет успешно реализовать государственную целевую программу «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Согласно этой программе, в ряде морских и речных портов за счет государственных средств должны модернизировать причалы, молы, пирсы, подвести к каждому стратегически важному порту железную дорогу, федеральную трассу — одним словом, сформировать базовую инфраструктуру. Сейчас порты находятся в собственности у частных компаний, но их имущество принадлежит государству. Чиновники отводят частным инвесторам значительную роль в работах по улучшению портовой системы. «Мы предлагаем частникам участвовать в этой федеральной целевой программе, развивая рынок услуг, диверсифицируя его, — подчеркивает Александр Давыденко.

Но на практике все совсем не так хорошо, как уверяют чиновники. Эксперты отмечают, что многие порты работают сейчас на 50–30% своих мощностей, в связи с тем, например, что они утратили свое первоначальное значение. Грузооборот портов Енисейского и Обь-Иртышского бассейнов (входят Красноярский речной порт, Новосибирский), к примеру, упал за последние 25 лет в пять раз и составляет теперь в среднем 7 млн тонн грузов в год. «Все потому, что когда-то порты строились для перевозки стройматериалов в северные города, расположенные на реках Иртыш, Енисей и их притоках. Но со временем города построили, порты стали не нужны, — объясняет Сергей Дьячков из компании DSO Consulting.

МЕСТО НЕ ВЫШЛО Еще одна причина, по которой порты не могут полноценно развиваться, — это их неудобное расположение. В стране примерно 30 портов находятся в черте города. Это, например, порты Мурманска, Владивостока, Находки, Новороссийска, Санкт-Петербурга. «Спаси» эти порты от редевелопмента можно лишь путем вывода их за черту города. «Эти порты в существующих границах развиваться не могут», — говорит Александр Давыденко. Он отмечает, что перенос портов вряд ли произойдет в ближай-

ЕДИНСТВЕННЫМ ГРУЗОВЫМ ПОРТОМ В ГРАНИЦАХ МОСКВЫ ОСТАНЕТСЯ ЮЖНЫЙ РЕЧНОЙ ПОРТ. ОН БУДЕТ ПРИНИМАТЬ ПРАКТИЧЕСКИ ВЕСЬ ГРУЗ, ПОСТУПАЮЩИЙ РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ В СТОЛИЦУ. КРОМЕ ТОГО, У РУКОВОДСТВА ПОРТА ИМЕЮТСЯ ГРАНДИОЗНЫЕ ПЛАНЫ ЕГО РЕДЕВЕЛОПМЕНТА



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



БОЛЬШИНСТВО РОССИЙСКИХ ПОРТОВ ОТЛИЧАЕТСЯ ПРЕКРАСНЫМИ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ДЕВЕЛОПМЕНТА ХАРАКТЕРИСТИКАМИ — РАСПОЛОЖЕНИЕМ В ЧЕРТЕ ГОРОДА И ОТЛИЧНЫМИ ВИДАМИ

шие годы. «Во-первых, надо найти частников, которые согласятся вложить в перенос портовых мощностей собственные деньги, ведь не у всех городских администраций есть средства на эти нужды. А во-вторых, надо найти место, куда можно было бы перенести порт», — добавляет Сергей Дьячков. Один из портов, где эту программу постепенно реализуют, — это порт Санкт-Петербурга (см. стр. 31).

Вывести из порта грузовые мощности ради удобства туристов решили и хозяева Чебоксарского речного порта. В проекте редевелопмента порта — строительство гостиницы на 120 мест, делового центра и жилого комплекса, которые разместятся на месте грузового терминала. «Постройки будут представлять собой восьмизэтажные здания-близнецы в форме яиц, которые должны стать изюминкой Чебоксарского залива Волги. Одно из зданий ста-

нет четырехзвездной гостиницей, — заявила заместитель главы ОАО «Чебоксарский речной порт» Оксана Павлова. Начать здесь строительство планируется в 2009 году. Но, по ее словам, пока точно неизвестно, кто кроме городской администрации будет вкладываться в проект реконструкции речного порта Чебоксар.

Федеральные власти собираются всерьез заняться редевелопментом стратегически важных портов на Черном, Балтийском морях, в Приморье. Александр Давыденко отмечает, что руководство некоторых портов развивает концепции обустройства портов самостоятельно, не дожидаясь помощи федерального центра. «Управляющая компания Новороссийского морского торгового порта, объединившая все действующие в порту стивидорные компании, разработала и согласовала с на-

шим агентством план реконструкции порта и действует в этом направлении», — говорит господин Давыденко.

В пресс-службе Новороссийского морского торгового порта заявили, что «начиная с 2005 года ОАО НМТП последовательно реализует утвержденную инвестиционную программу объемом около 20 млрд рублей». Эта программа по модернизации порта включает в себя 11 инвестиционных проектов, 4 из которых уже реализованы в 2007 году. «Среди 11 проектов значится строительство зернового терминала мощностью 4 млн тонн зерновых и терминала по перевалке мазута, — рассказал глава пресс-службы Новороссийского порта Кристина Сенько. — Что касается обработки новых для порта грузов, то в преддверии Олимпийских игр в Сочи порт готов к перевалке металлов, оборудования и крупногабаритных конструкций. Мы легко перестраиваемся с одного вида груза на другой». Госпожа Сенько добавила, что вся программа направлена в первую очередь на увеличение грузооборота порта до 112 млн тонн в год к 2012 году.

В Приморском крае планируется создать единый логистический центр — в него войдут активы портов Владивосток и Находка. По словам Александра Давыденко, эти порты входят в число стратегически важных портов страны. Согласно «Стратегии развития Владивостокского морского торгового порта до 2015 года», группа компаний ВМТП к 2015 году преобразуется в логистического оператора. Чтобы решить эту задачу, ОАО ВМТП планирует увеличить объемы грузопереработки до 12,87 млн тонн к 2015 году, увеличить доли высокодоходных грузов (грузов в контейнерах, автотехники, тяжеловесных грузов) в два с половиной раза, снизить себестоимость оказываемых услуг на 30%, создать совместные предприятия с крупными участниками рынка транспортных услуг (судовладельцами, ж/д операторами, мультимодальными перевозчиками). На основе существующей нефтебазы ОАО ВМТП планируется создание бункеровочной нефтебазы со статусом наиболее конкурентоспособной нефтебазы на Дальнем Востоке РФ, увеличить пропускную способность подъездных ж/д и автопутей к ВМТП, обеспечивающих грузопереработку ОАО ВМТП в объеме 12,87 млн тонн. ■



ПОРТ СЕМИ МОРЕЙ

Не отстает в развитии портовых территорий и Московский регион. Пока на его территории действуют три речных порта — Северный речной порт, Западный речной порт и Южный речной порт. Все они строились для канала имени Москвы в 1937–1939 годах. На сегодня дальнейшие планы развития портовых территорий определены.

Западный речной порт не будет акционироваться: он так и останется в собственности правительства Москвы и в будущем будет обслуживать комплекс «Москва-Сити». Сейчас порт специализируется на перевозке гравия, щебня, строительных материалов. Москомархитектура уже подготовила проект реконструкции этого порта. Хотя комментировать документ в Москомархитектуре категорически отказались, сославшись на то, что проект недоработан. Анонимный источник в Москомархитектуре пояснил, что территорию порта разделят на две части. На одной расположится порт, на второй — офисы. Сейчас в этом порту идет ремонт причальной стенки. И это лишь начало масштабной перестройки. «По плану развития этот порт станет грузовой площадкой развития района «Москва-Сити». На всей территории района Западного порта планируется застройка объектами разного назначения. Порт расположится между Шелепихинским мостом и новым будущим дублером Кутузовского проспекта. Также планируется провести тоннель под Москвой-рекой от порта до зданий «Москва-Сити».

Северный речной порт, расположенный на Химкинском водохранилище, перенесут в Дмитровский район Подмосковья в город Татищево, где находится филиал Северного речного порта. Сейчас положение Северного речного порта невыгодное. Во-первых, потому, что к порту не подведена железная дорога. Во-вторых, выходу в Волго-Балтийский и Волго-Донской каналы мешает огромное количество шлюзов. Согласно Транспортной стратегии РФ в части «Модернизации Московского транспортного узла», грузовые потоки ОАО «Северный порт» до 2011 года выведут на территорию канала имени Москвы в район города Дмитрова, Татищево.

Развитие портовых мощностей в Татищево не обойдется без участия администрации Московской области. Согласно «Справке по причалу в городе Дмитрове и

строительству логистического комплекса в Татищевском уширении», предоставленной в пресс-службе министерства транспорта Московской области, все портовые мощности планируют разместить на 110 га земли. Проект «Строительства портово-логистического комплекса «Дмитровский порт»» одобрен и правительством Московской области. Как сообщили в министерстве транспорта Московской области, в Дмитровский район перенесут мощности по выгрузке минеральных грузов, которые пока располагаются под Красногорском и Одинцовом. В пресс-службе минтранса Подмосковья заявили о готовности к строительству новых мощностей. «Пристань Дмитров в Татищеве является вторым грузовым районом ОАО «Московский северный порт». Длина причального фронта — 220 м. Район специализирован на перегрузке нерудных строительных материалов, тарно-штучных и других грузов. Имеет железнодорожные пути протяженностью 550 м, примыкающие к станции Дмитров Московской железной дороги», — заявил сотрудник пресс-службы.

Таким образом, единственным грузовым портом на Москве-реке в границах города останется Южный речной порт. Он будет принимать и обрабатывать практически весь груз, поступающий речным транспортом в столицу. У руководства порта грандиозные планы по редевелопменту порта. «На площади порта почти в 32 га планируем построить интермодальный контейнерный терминал, мощностью 50 тыс. контейнеров в год. Еще — офисно-складские площади для обеспечения приема и хранения тарно-штучных грузов малого и среднего бизнеса, офисы класса В. Также планируется стоянка для легкового транспорта ориентировочно на 2 тыс. мест. Для работы контейнерного терминала будут организованы таможенные склады временного хранения, стоянка грузового транспорта вместимостью 30–50 еврофур», — рассказывает генеральный директор ОАО «Южный речной порт» Бахтиер Касимов. При этом он подчеркнул, что порт не будет принимать пылящие грузы, например уголь, в целях улучшения экологии предприятия. Работы по перестройке мощностей порта планируется начать в середине 2009 года. Пока документация порта проходит согласования в различных административных инстанциях Москвы.