«ВЫХОД К МОРЯМ — ОДНО ИЗ НАШИХ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ В ГОНКЕ ЗА ИНВЕСТОРА»

ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР КУБАНИ АЛЕКСАНДР РУППЕЛЬ РАССКАЗАЛ О РАЗВИТИИ МОРСКИХ ПОРТОВ РЕГИОНА, ЯХТЕННОГО ТУРИЗМА И ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОЕКТАХ НА ПОБЕРЕЖЬЕ

ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА АДМИНИСТРАЦИИ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

ЭКОНОМИКА РЕГИОНА: В июле было объявлено, что в строительство перегрузочного комплекса порта Новороссийск вложат 46 млрд руб. Расскажите подробнее, что это за проект и что его реализация даст Краснодарскому краю.

АЛЕКСАНДР РУППЕЛЬ: Начну с того, что развитие портовой инфраструктуры — стратегическая задача для Краснодарского края. Выход к морям — одно из наших конкурентных преимуществ в межрегиональной гонке за инвестора, ведь позволяет максимально легко выстроить транспортную логистику — как в экспорте, так и в импорте. В границах Краснодарского края функционируют 9 морских портов: как грузовые — Новороссийск, Туапсе, Ейск, Темрюк, Кавказ, Тамань, так и пассажирские — в Сочи, Анапе и Геленджике.

Наши порты обеспечивают порядка 30% всего грузооборота России, а Новороссийский морской торговый порт сегодня — крупнейший в стране. И он не просто не намерен останавливаться — у порта самые глобальные планы по развитию, и 46 млрд, о которых вы говорите,— только первый шаг — инвестиционный проект по строительству универсального перегрузочного комплекса.

Проект предполагает отсыпку новой территории, увеличение складской площади почти в два раза — она будет составлять более 30 гектаров, плюс увеличение причальной линии, глубины акватории. В итоге к 2025 году мы получим существенно обновленную портовую инфраструктуру с учетом общемировых тенденций и потребностей рынка в долгосрочной перспективе. После выхода на полную проектную мощность через новый терминал будет переваливаться не менее 12 млн тонн грузов в год. Для сравнения — в 2019 году пропускная способность была на уровне 2,8 млн тонн. Ну и немаловажно, конечно, что реконструкция позволит перевести грузы из портов сопредельных государств и создаст высококвалифицированные рабочие места. Только на этом этапе — порядка 300.

Но как я уже сказал — это только первый этап. Базовый сценарий инвестиционной программы по развитию Новороссийского порта составлен до 2029 года. Стратегия развития ПАО «НМТП» включает в себя реконструкцию и модернизацию действующих мощностей на сумму более 133 млрд руб. Прирост мощности от реализации проекта составит 21,8 млн тонн. В инвестпрограмму входят, помимо универсального перегрузочного комплекса, контейнерные терминалы, терминал минеральных удобрений и терминал растительных масел.

Еще одно направление развития портовой инфраструктуры в Новороссийске связано с реконструкцией зернового терминала. В этом году в 2,8 раза была увеличена его пропускная способность — до 7 млн тонн зерна в год. Это позволит обрабатывать больше зерновых культур без потери эффективности.

Если говорить в целом, за последние 10 лет портовая инфраструктура Новороссийска нарастила объем перевалки грузов в 1,2 раза. По итогам 2020 года объем перевалки грузов в порту составил 141,8 млн тонн.

Разумеется, такое развитие дает толчок к развитию, в том числе, логистических мощностей. Крупный инвестор сейчас реализует в Новороссийске один из самых амбициозных проектов в сфере складской недвижимости на черноморском побережье, который даст новый виток развития для транзитного и экспортного потенциала Краснодарского края и всей страны. Логистический комплекс «Ромекс» предназначен как раз для компаний, преимущественно специализирующихся на импорте и экспорте грузов через Новороссийский морской торговый порт. Проект позволит создать в городе дополнительные складские помещения для товаров, требующих специальных условий хранения. Общий оборот — порядка 800 тыс. тонн продукции в год.

Строительство комплекса состоит из нескольких этапов. Первая очередь — хаб. Его открыли в 2020 году. Второй этап — контейнерный терминал — мы запустили буквально этим летом, и тогда же дали старт строительству третьего этапа — мультитемпературного склада. Полностью он должен быть введен в эксплуатацию до конца 2024 года. Это будет около 90 тыс. кв. метров качественных складских площадей с различными температурными режимами.

ЭР: Какие есть планы по развитию других портов Краснодарского края, помимо Новороссийского? Есть ли вообще необходимость в их развитии и увеличении перевалки грузов или региону по большей части достаточно тех мощностей, что есть сейчас?

А. Р.: Мы живем в такую эпоху, когда любая остановка — это движение назад. Производство развивается — как в регионе, так и в стране, импортно-экспортные потребности растут, и развитие обеспечивающей инфраструктуры должно идти параллельно.

Согласно Федеральному проекту о развитии морских портов в России, необходимо увеличить производственные мощности портов Азово-Черноморского бассейна на 72 млн тонн до 2030 года. Эту задачу мы планируем выполнить за счет реализации крупнейших проектов Новороссийского морского торгового порта и морского порта Тамань.

В числе крупнейших проектов в Тамани — строительство Таманского терминала навалочных грузов. Это первый и крупнейший на побережье Азово-Черноморского бассейна России специализированный терминал по перевалке сыпучих материалов, в рамках реализации существующих проектов его мощность увеличится до 35 млн тонн.

За последние 10 лет объем перевалки грузов в морском порту Тамань уже увеличился в 18 раз. По итогам 2020 года объем перевалки грузов составил 22 млн тонн.

Программы по развитию есть и у еще одного крупного черноморского порта — Туапсинского. Муниципалитет заключил соглашение с АО «Туапсинский морской торговый порт» о реконструкции терминального комплекса по перевалке зерновых культур. Благодаря реализации проекта перевалка увеличится с 2 до 3 млн тонн в год. Проект стоимостью более 3,3 млрд руб. завершится в 2023 году.

Могу сказать, что общий грузооборот Туапсинского морского торгового порта и без того увеличился на 9% по сравнению с прошлым годом. За первый квартал общий грузооборот составил 4,6 млн тонн. Хороший рост показала перевалка плодоовощной продукции, импортных и каботажных грузов. В целом объем экспорта через Туапсинский морской торговый порт достиг 4,5 млн тонн — это хороший показатель.

ЭР: Летом стало известно, что в Краснодарском крае разработали концепцию развития яхтенного туризма. Как планируется развивать этот проект? Насколько высок спрос на подобный сервис? Есть ли уже инвесторы, готовые в него вложиться? Какой объем финансирования потребуется на его реализацию и каковы сроки?

А. Р.: Яхтенный туризм сейчас набирает обороты по всему миру. И на сегодняшний день у нас в крае спрос значительно превышает возможности инфраструктуры. Из-за отсутствия свободных мест и достаточной конкуренции многие владельцы судов из других регионов России вынуждены хранить их во внутренних водах России и перегонять на Черноморское побережье только для кратковременного использования.

Расположение существующих объектов яхтенной инфраструктуры на побережье Черного моря не позволяет создать район интенсивного яхтинга, когда расстояние от стоянки до стоянки должно составлять не более 20 морских миль, чтобы безопасно преодолеть его в течение светового дня. Например, от Центрального района Сочи до бухты Геленджика порты-укрытия практически отсутствуют. Это делает невозможным безопасный переход парусных яхт на данном участке в течение одного дня.

Для полноценного функционирования Черноморского побережья России в качестве единого туристического кластера и создания оптимальной инфраструктуры морского туризма и транспорта нужен концептуальный и программный подход к строительству новых и реконструкции существующих объектов: базовых марин, портов-убежищ, причальных комплексов и т.п. Этому и посвящена наша концепция.

Правительство России утвердило концепцию развития яхтенного туризма до 2030 года, мы на уровне региона создали собственную. Она включает 23 марины: 19 — на Черноморском побережье и 4 — на Азовском. Их общая вместимость составит более 7 тыс. стояночных мест. Это позволит сформировать каркас района интенсивного яхтинга, привлечь новых туристов на наши курорты и создать новые рабочие места. Ряд проектов уже находится в активной стадии реализации.

ЭР: Как повлиял минувший летний туристический сезон на экономику Краснодарского края? Каковы доходы от услуг, которые оказывали гостиницы и другие объекты размещения в регионе? Как они изменились в сравнении с 2020-м и доковидным 2019 годом?

А. Р.: Сложная санэпидобстановка и растущий уровень заболеваемости вынудили нас ввести дополнительные требования к заселению в отели этим летом. Это было непростое решение, но именно оно позволило соблюсти баланс между здоровьем наших жителей и гостей и интересами бизнеса. Нам прочили срыв курортного сезона и отток турпотока в пользу других популярных туристических направлений. Однако с начала года край принял более 15 млн человек — это в 1,5 раза выше, чем в 2020 году, и всего на 6% ниже рекордного 2019 года.

При этом в летние месяцы мы приняли порядка 9 млн гостей. Только в августе наши отели и гостиницы оказали услуг более чем на 11 млрд руб. — это выше показателей августа 2019 года почти на 2 млрд руб. Увеличилось и количество отдыхающих: в 2019 году мы приняли в августе 1,5 млн человек, в августе этого года — 2,2 млн.

Эти цифры говорят сами за себя. Введенные и действующие ограничения, созданные условия для вакцинации жителей и гостей края привели к тому, что мы смогли удержать заболеваемость и сохранить курортный сезон. Другие регионы приходят к этому только сейчас — когда уровень заболеваемости уже стал критическим.

Сейчас на наших курортах находятся единовременно порядка 190 тыс. человек, уровень бронирований на ноябрь тоже на высоком уровне. Есть все основания полагать, что нас ждет успешное межсезонье и по-настоящему высокий зимний сезон.

Беседовал Алексей Белянин