

**Перспективные тенденции в развитии портов
Черноморского региона.
Ильичевский порт в системе «sea motor ways»
Черноморского региона**

Доклад

Начальника Ильичевского морского торгового порта

Скворцова Геннадия Павловича,

*Президента Ассоциации портов Черного и Азовского морей
на конференции*

*«Роль морских портов в соединении внутреннего и морского транспорта»
Пирей, 17-18 сентября 2008г.*

В условиях глобализации мировой экономики объемы товарооборота между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы ежегодно увеличиваются на 25-30%. Как неизбежное следствие – развивается контейнеризация грузов.

Сегодня в контейнерах транспортируются грузы практически любой глубины переработки – от сырья и полуфабрикатов до конечного высокотехнологического продукта. Очевидно, что этот общемировой процесс и есть главная внешняя предпосылка развития контейнеропотоков на направлении Тихий Океан – Черное море. Проблема доставки грузов является актуальной для ряда стран, объявивших приоритетным направлением национальной транспортной политики повышение эффективности использования транзитного потенциала своих стран и привлечение грузопотоков из Азиатско-Тихоокеанского региона. На всех основных линиях и маршрутах Черноморского бассейна, начиная с 2004 года, отмечен рост пассажирских и грузовых перевозок – от 8 до 25%. Это стало следствием в значительной мере устойчивого развития экономики государств Черноморского региона, в частности Украины, России, Болгарии, Грузии и Турции. В этой связи Экономической Комиссией ООН для Европы и Организацией Черноморского Экономического Сотрудничества разрабатывается система интермодальных перевозок «sea motor ways». Наибольшее значение придается перспективной сети трансчерноморских морских автомагистралей. Опорными пунктами всех этих транспортных путей являются морские порты, которые соединяют судоходные линии с сухопутными транспортными коридорами. Но без их надлежащего оборудования и развития невозможно функционирование интермодальных транспортных путей. В настоящее время в обеспечении интермодальных перевозок участвуют порты практически всех стран Черноморского региона.

На Черноморском и Азовском побережьях действует более 32 портов, в том числе: 19 украинских, 5 российских, по 2 болгарских, грузинские, румынские и около 10 турецких. Их работу дополняют около десятка функционирующих украинских, румынских и болгарских портов, принимающих участие в обработке судов типа река-море. В 2007г. общий грузооборот 25-ти крупнейших портов и терминалов Черноморья вырос по сравнению с 2006г. на 9,2% и превысил 392 млн. тонн.

Прежде всего, следует остановиться на чрезвычайно динамичном развитии контейнерных перевозок. Мировой контейнерный бум не обошел и порты Черного моря. С учетом 9-10% роста общемировых контейнерных перевозок переработка контейнеров в портах Черноморья в последние 7 лет росла фантастическими темпами, которые составляли 35-50% ежегодно. В 2006 г. общий контейнерооборот

черноморских портов (без портов Турции) составил более 2,2 млн. TEU, а в 2007г. превысил 3,1 млн. TEU. Наиболее интенсивно развиваются контейнерные перевозки через терминалы России (+51%), Украины (+46,3%), Грузии (+45,6%).

На сегодняшний день лидером в регионе по перевалке контейнеров по-прежнему остается румынский порт Констанца – 1411 тыс. TEU в 2007г. Однако миллионный барьер в прошлом году преодолела и Украина (1067 тыс. TEU), основные контейнерные порты которой перегрузили соответственно Ильичевск - 532 тыс. TEU, Одесса - 520 тыс. TEU.

В условиях стремительного нарастания контейнерных грузопотоков актуальнейшей проблемой на сегодняшний день выступает дефицит портовых контейнерных мощностей. В связи с этим интенсивно наращиваются мощности в украинских портах. Стоятся новые терминалы в Одесском, Южном портах, реконструируются существующие и проектируются два новых в Ильичевском порту. В Одесском порту планируется за период 2008-2012гг. ввести дополнительные мощности по обработке контейнеров в объеме 1750 тыс. TEU в год за счет остановки перевалки навалочных грузов и переориентации на контейнеры. Быстрыми темпами растут контейнерные перевозки через порт Потти, модернизируется и начал эксплуатироваться не работавший ранее контейнерный терминал в Батуми. Это и неудивительно, ведь порты Грузии стали фактически главными воротами на Кавказ и в Центральную Азию не только для Европы, но и для стран других континентов. Расширяются и оснащаются новой техникой контейнерные терминалы в Новороссийске. В Бургасе и Варне идет подготовка к строительству двух мощных терминалов, запланировано строительство нового контейнерного терминала в Констанце. Реализация намеченных планов позволила, кроме обеспечения фидерных перевозок на транчерноморских линиях, серьезно привлечь крупнейших мировых контейнерных операторов, которые обслуживают трансокеанские линии.

Весьма важным обстоятельством явилось то, что уже кроме Констанцы, созданы возможности принимать крупнотоннажные контейнеровозы вместимостью 5 тыс. TEU и более в Ильичевске и Одессе. Однако, учитывая, что в мире идет интенсивное строительство контейнеровозов вместимостью до 12 тыс. TEU и более, планы строительства новых терминалов в портах Ильичевск и Южный предусматривают эту тенденцию.

Хотелось бы подробнее остановиться на возможностях Ильичевского порта по обработке контейнеров. Ильичевский порт один из четырех крупнейших портов Украины (Одесса, Ильичевск, Южный, Мариуполь), а также Черноморского региона. Важнейший фактор, влияющий на развитие и деятельность порта - его ключевое положение на стыке главных транспортных путей между Европой и Азией, севером и югом, Центральной и Восточной Европой, что дает возможность порту осуществлять внешнеторговые связи более чем со 100 портами мира.

Объемы грузопереработки именно контейнеров наиболее динамично развиваются в Ильичевском порту. Так, на протяжении первых шести лет нового тысячелетия темпы роста грузопереработки контейнеров через Ильичевский порт составляли от 30 до 60% ежегодно, а за последние 4 месяца 2007г. и первые 4 месяца текущего года превысили 70%. В 2007г. грузооборот контейнеров превысил 530 тис. TEU, а за 8 мес. 2008 г. составил 466 тыс. TEU. Ожидается, что в 2008г. контейнерные грузоперевозки через Ильичевский порт достигнут 700 тис. TEU. О стремительном развитии контейнерных перевозок через Ильичевск красноречиво свидетельствует активное расширение присутствия в порту глобальных

контейнерных перевозчиков и открытие только в 2007г. пяти прямых сервисов в направлении Юго-Восточная Азия – Черное море.

В целом, Ильичевский порт в силу ряда объективных обстоятельств имеет большие перспективы для наращивания объемов переработки контейнерных грузов: благоприятная ледовая обстановка в зимнее время, глубины подходного канала и у причалов позволяют принимать суда с осадкой до 13,5 м, а в течение 2008-2009гг глубины на канале будут доведены до 17м, а у основных причалов до 16м, развитая инфраструктура связей со смежными видами транспорта, в первую очередь, железнодорожным и автомобильным. Складские площади позволяют единовременно разместить до 20 тыс. грузенных и 8 тыс. порожних TEU.

В настоящий момент суммарная перерабатывающая способность порта по переработке контейнеров находится на уровне 1,1 млн. TEU в год. Глубина подходного канала в сочетании с параметрами причалов дают возможность принимать одновременно три океанских контейнеровоза емкостью свыше 5 тыс. TEU. Переработка контейнеров осуществляется на причалах №№1,3,4,5,6. Эти причалы образуют практически непрерывную линию, за исключением причала №2. Планируется, что в ближайшее время причал №2 также будет перепрофилирован под обработку контейнеров. С целью полного освобождения причалов №№1,2 с прилегающими тылами от перевалки металлогрузов и экспортной руды навалом планируется реконструировать причалы №7,8,9 с использованием кредита Европейского Банка Реконструкции и Развития (26 млн. евро). Эту работу планируется завершить в 2011г., что позволит осуществить реконструкцию терминала с причалами №1,2 и создать на нем дополнительные мощности по перевалке контейнеров. В результате суммарная перерабатывающая способность единой линии контейнерных причалов №№1,2,3,4,5,6 составит 2,15 млн. TEU в год.

Кроме того, разработана Программа развития порта, которая предусматривает увеличение контейнерных мощностей порта до 4,5 млн. TEU при минимальных капиталовложениях, что позволит порту принять значительную часть грузов, следующих не только в Украину, но и в Центральную Европу, Прибалтику, европейскую часть России и Белоруссию. Это будет достигнуто за счет увеличения пропускной способности существующих мощностей и строительства двух новых контейнерных терминалов.

Проведена предпроектная проработка на строительство нового контейнерного терминала на необорудованном берегу между причалом №22 порта и территорией СРЗ. Мощность терминала составит 850 тыс. TEU, 35 тыс. автопоездов, 5 тыс. легковых автомашин и 1,5млн. др. генеральных грузов. Терминал будет иметь причальный фронт большой протяженности - 1675 п.м. и глубины до 14 м. Предусмотрено, что терминал будет располагать собственным выездом, связанным с магистральной автодорогой. Проект планируется реализовать 3-мя этапами общей продолжительностью 5-6 лет.

Параллельно с этим весьма важно в кратчайшие сроки создать мощности по обслуживанию судов-контейнеровозов ближних, трансчерноморских и черноморско-средиземноморских контейнерных и автопаромных линий.

Увеличение объемов региональной торговли и экспорта этих стран повлияли на рост рынка паромных перевозок на Черном море. Значение черноморского рынка паромных и ро-ро перевозок неуклонно растет. В регионе действует целая система интермодальных линий. Главной частью транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (TRASECA) являются действующие на Черном море железнодорожно-паромные линии Ильичевск – Варна –

Поти/Батуми и Ильичевск – Дериндже. Сообщения обслуживаются двумя украинскими железнодорожными паромами «Герои Плевны» / «Герои Шипки» и двумя болгарскими железнодорожными паромами «Герои Севастополя» / «Герои Одессы» (вместимостью 108 вагонов каждый) и одним паромом «Грейфсвальд» под грузинским флагом (грузовместимость - 50 вагонов, 40 автопоездов длиной 16 м или 50 сорокафутовых контейнеров). Объемы железнодорожно-паромных перевозок по данным направлениям стабильно увеличиваются каждый год.

Контейнерно-контрейлерный поезд «Викинг», следующий по маршруту Ильичевск/ Одесса – Киев – Минск – Вильнюс – Клайпеда и в обратном направлении, позволил соединить 9-й международный транспортный коридор с Евро-Азиатским транспортным коридором (TRASECA). Таким образом, поезд связывает сеть морских контейнерных линий Балтийского региона с аналогичной системой Черного, Средиземного и Каспийских морей. Его использование позволяет избежать длительного движения контейнеров вокруг Европы морским путем. Перевозка грузенного автотранспорта на железнодорожных платформах поезда «Викинг» значительно уменьшает расход топлива, сокращает время следования, упрощает взаимоотношения с инспекциями и контролирующими службами. Поезд курсирует раз в неделю, время в пути – двое суток

Процесс контейнеризации не оставил в стороне и грузы, перевозимые в вагонах железнодорожными паромами. Поэтому, кроме железнодорожно-паромного сообщения, связывающего через Ильичевск страны Закавказья с Евросоюзом, будет обеспечена обработка контейнерных грузов. Планируется в ближайшие 3 года достроить мультимодальный терминал путем создания на той его части, которая представляет собой пока необорудованный и неиспользованный берег, контейнерный перегрузочный комплекс. С этой целью планируется образовать дополнительную территорию между причалом № 26 паромного комплекса и причалом № 25 Ильичевского топливно-бункеровочного терминала, построить причал длиной 240 п.м для приема судов-контейнеровозов, произвести берегоукрепление территории со стороны причала № 25 и на этой новой территории с использованием имеющейся контейнерной площадки с железнодорожным грузовым фронтом, контрольно-пропускным пунктом и административно-бытовым зданием построить контейнерный комплекс.

Мощность перегрузочного комплекса для контейнеров и автопоездов составит 150 тыс. TEU и 10 тыс. автопоездов в год.

Другим быстро развивающимся видом перевозок на Черном море является транспортировка специализированными судами типа ро-ро легковых автомобилей. Наиболее востребованы на перевозках между регионом Черного моря суда ро-ро дедвейтом 3500-7000 тонн и вместимостью 700-1300 а/м, минимальная осадка которых около 5,5 м и выше. Современный ро-ро терминал должен обладать необходимыми силами и причалами с соответствующей высотой над уровнем моря и, самое главное, достаточными площадями для накопления и хранения колесной техники. Среди портов, задействованных в ро-ро перевозках, наиболее развита инфраструктура ро-ро терминалов портов Ильичевск, Дериндже и Самсун. Стремительный рост импорта новой автотехники отмечается в Россию и Украину.

Комплекс Ильичевского порта по обслуживанию грузов ро-ро является одним из самых крупных в Черноморском регионе. Он способен обслуживать автопаромы с осадкой до 9 м, имеет две складских площадки общей емкостью до 11 тыс. легковых автомобилей. О высоком качестве предоставляемых услуг по

перевалке автомашин через терминал можно судить по тому, что комплекс принимает автомашины производителей с мировыми именами, таких как «Форд», «Тойота», «Хюндаи», «Рено» и др. Отправка автомашин с комплекса осуществляется двумя способами: автомобильным транспортом и железной дорогой. Темпы роста объемов переработки автотехники ежегодно увеличиваются в два-три раза. Так, в 2006г. перегружено 40 тыс. а/м, за 2007г. около 120 тыс. а/м. Ввод новой складской площадки в конце 2007г. емкостью 5 тыс.а/м позволил увеличить пропускную способность вдвое. За 8 месяцев 2008г. перегружено уже 171 тыс. а/м.

Таким образом, перечисленные проекты позволят преобразовать Ильичевский порт уже в ближайшее время в крупный международный контейнерный ХАБ, то есть в портовую базу для "траншшипмента", соединения океанских контейнерных линий с фидерными трансчерноморскими судоходными линиями к портам России, Грузии, Болгарии и др., стать базой для развития интермодальных перевозок через Украину.

В порту создан и планомерно развивается комплекс, обеспечивающий полный спектр услуг по досмотру контейнеров, организации прохождения процедур контроля, диспетчеризация движения автотранспорта. Централизованно осуществляется оформление въезда и выезда груженых автоконтейнеровозов за территорию порта. В результате, уже к концу 2007г. порт ежедневно технически был способен выпустить автотранспортом около 1300 контейнеров. В ближайшее время запланирован запуск дополнительных мощностей аналогичной специализации, за счет которых технические возможности по выпуску удвоятся.

В целом надо сказать, что Черноморский регион располагает достаточно развитыми портами, которые являются и в дальнейшем будут служить соединительными звеньями между сухопутными морскими транспортными магистралями. В соответствии с потребностями рынка в портах региона развиваются мощности и создаются условия, которые необходимы для обслуживания быстрорастущих объемов контейнерных, паромных и др. интермодальных перевозок. Осуществление этих мероприятий позволит содействовать интеграции транспортной сети Черноморского региона в Транс-Европейскую транспортную сеть.