

ООО «ЯКОНТО»

ДЕКЛАРАЦИЯ

(Ходатайство)

о намерениях строительства

**в Туапсинском районе Краснодарского края
Черноморского торгового порта «ЯКОНТО»**

Москва - 2002

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ
по Черноморскому торговому порту «ЯКОНТО»
в Туапсинском районе Краснодарского края

Основные параметры и потребности предприятия, другие данные	Величина параметров в соответствующих единицах, возможности и источники удовлетворения потребностей, другие данные
1. Заказчик	ООО «ЯКОНТО» (город Москва) Президент - ЯКУНИН Сергей Павлович
2. Местоположение Порта, намечаемого к строительству	<p>Туапсинский район Краснодарского края.</p> <p>Территория Порта примыкает к Черноморскому побережью на участке протяженностью около 2400 метров между железнодорожными станциями «Весна» и «Южный».</p> <p>Территория Порта образуется за счет акватории Черного моря с выносом оградительных сооружений на расстояние около 2 км от берега.</p> <p>Берег в районе строительства Порта представляет собой узкую полосу «диких» необорудованных пляжей. Каких-либо значимых здравниц и пансионатов в районе строительства не имеется.</p> <p>Площадь территории Порта составит 270 га.</p> <p>Площадь акватории Порта составит 210 га.</p> <p>Ситуационный план Порта с краткой характеристикой объектов представлен в приложении.</p> <p>Строительство Порта предполагается осуществить в две очереди.</p> <p>1 очередь: 2004 - 2007 гг.</p> <p>2 очередь: 2007 - 2010 гг.</p> <p>Проектными институтами Минтранса России рассматривались различные варианты строительства торгового</p>

	<p>порта в Азово-Черноморском бассейне: на озере Соленое и на мысе Тулуза (Таманский полуостров), строительство причалов в Цемесской бухте от поселка Кабардинка в сторону г. Новороссийска, на мысе Кадош до устья реки Агой (г. Туапсе), расширение Туапсинского торгового порта.</p> <p>Предлагаемый ООО «ЯКОНТО» вариант строительства морского торгового порта имеет ряд важных преимуществ по сравнению с вышеуказанными вариантами.</p>
<p>3. Потребности в земельных ресурсах</p>	<p>Территория Порта образуется за счет акватории Черного моря и выравнивания прибрежной территории, освобожденной от скального грунта, пошедшего на формирование тела Порта. Отчуждение прибрежной полосы минимальное, при этом используется только не обустроенная и не подходящая для пляжа и массового отдыха зона.</p> <p>Промышленная зона: бессрочное пользование.</p> <p>Для объектов жилищно-гражданского строительства будут использоваться пригодные для этого земельные участки, в том числе прилегающие к промышленной зоне.</p> <p>Жилая зона: бессрочное пользование.</p>
<p>4. Наименование предприятия, его технические и технологические данные</p>	<p>Черноморский торговый порт «ЯКОНТО» (сокращенное название - Порт «ЯКОНТО»)</p> <p>Грузооборот 60 млн. тонн в год, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none">• сырая нефть и нефтепродукты - 30 млн. тонн;• наливные химгрузы - 1,5 млн. тонн;• навалочные грузы (уголь, руда) - 10,7 млн. тонн;• минеральные удобрения - 3,5 млн. тонн;• генгрузы открытого хранения - 3,5 млн. тонн;• генгрузы крытого хранения - 1,0 млн. тонн;• скоропортящиеся грузы - 0,3 млн. тонн;• крупнотоннажные контейнеры и накатная техника - 9,5 млн. тонн.

	<p>Режим работы Порта круглогодичный, круглосуточный.</p> <p>Ориентировочное количество судозаходов – 1500.</p> <p>Порт «ЯКОНТО» состоит из 4 грузовых районов с общей протяженностью причальных фронтов в 8090 метров:</p> <p>I – нефтеналивной и жидких химических грузов.</p> <p>Протяженность причального фронта 1-го района составляет 1590 метров.</p> <p>Причалы имеют глубину 20 м и позволяют принимать нефтяные танкеры с дедвейтом до 150 тыс. тонн.</p> <p>Сырая нефть и нефтепродукты поступают к причалам с существующих и новых береговых баз г. Туапсе.</p> <p>База жидких химических грузов располагается на территории Порта.</p> <p>Причалы выполняются в пирсовом варианте.</p> <p>Причалы оборудуются стендерами.</p> <p>II – большегрузных контейнеров и накатной техники.</p> <p>Протяженность причального фронта 2-го района составляет 1500 метров.</p> <p>Причалы имеют глубины 11,5 - 15,0 метров.</p> <p>Для обработки большегрузных контейнеров используется современное высокопроизводительное оборудование.</p> <p>Причалы оборудуются контейнерными перегружателями производительностью 40 - 45 контейнеров в час.</p> <p>Складские площадки обслуживаются пневмоколесными козловыми кранами, позволяющими осуществлять 4-х ярусное хранение контейнеров.</p> <p>Технологические линии «причальный фронт – склад – причальный фронт» обслуживаются портовыми тягачами с полуприцепами.</p> <p>III – генеральные грузы открытого и крытого хранения (в том числе, рефрижераторные).</p> <p>Протяженность причального фронта 3-го района состав-</p>
--	---

	<p>ляет 3950 метров.</p> <p>Причалы имеют глубины у кордона 11,5 - 13,0 метров.</p> <p>На причалах используется крановая схема механизации.</p> <p>Для грузов, требующих крытого хранения, используются многоэтажные склады, в том числе, рефрижераторные.</p> <p>Схемами механизации предусматривается применение фронтальных погрузчиков. При разгрузке и погрузке судов применяются технологические схемы «склад – судно – склад» и «прямой» вариант.</p> <p>IV – навалочные грузы (уголь, руда, минудобрения).</p> <p>Протяженность причального фронта 4-го района составляет 1050 метров.</p> <p>Причалы имеют глубины 13,0 - 16,5 метров.</p> <p>В качестве перегрузочного оборудования применяются высокопроизводительные судопогрузочные машины непрерывного действия. На терминале минудобрений строится крытый буферный склад. Основной объем отгрузки осуществляется по «прямому» варианту. Все применяемое технологическое оборудование соответствует современным техническим требованиям и требованиям по экологии.</p> <p>На территории Порта создается инфраструктура для обслуживания судов, технологического оборудования и служб, необходимых для эксплуатации Порта. Транспортные связи с грузополучателями и грузоотправителями осуществляются железнодорожным и автомобильным транспортом. Ориентировочная потребность в железнодорожном транспорте составит 10000 пар составов в год.</p>
<p>5. Ориентировочная стоимость и сроки строительства</p>	<p>10 (десять) миллиардов долларов США – объем запланированных не государственных инвестиций на строительство Порта «ЯКОНТО» с общей инфраструктурой.</p> <p>Сроки проектирования и строительства: 2003 - 2010 гг.</p>

<p>6. Примерная численность рабочих и служащих</p>	<p>15 тысяч человек, в том числе 8 тысяч работников Порта «ЯКОНТО», включая 5 тысяч рабочих, занятых на погрузочно-разгрузочных операциях.</p> <p>Потребность в рабочей силе предполагается удовлетворить за счет привлечения:</p> <ul style="list-style-type: none">- кадров Туапсинского морского торгового порта, высвобождающихся при переориентации части грузов из границ г. Туапсе, несовместимых по экологии с курортным городом, на Черноморский торговый порт «ЯКОНТО»;- выпускников профессионально-технических училищ;- военнослужащих, уволенных в запас, и переселенцев.
<p>7. Ориентировочная потребность в водных ресурсах</p>	<p>Расход воды питьевого качества с учетом потребностей Порта и жилого комплекса составит ориентировочно 10,0 тысяч м³ в сутки.</p>
<p>8. Обеспечение Порта топливно-энергетическими ресурсами</p>	<p>Теплоснабжение Порта и жилого комплекса обеспечивается от собственной котельной. Электроснабжение Порта с ориентировочной мощностью 75 МВт обеспечивается от энергосистемы Краснодарского края.</p>
<p>9. Транспортное обеспечение Порта</p>	<p>Поступление и отправление грузов осуществляется железнодорожным и автомобильным транспортом.</p> <p>Для обеспечения требуемого грузооборота необходимо усиление железнодорожных и автомобильных подходов.</p> <p>Доставка работников Порта «ЯКОНТО» осуществляется транспортными средствами Порта, городским и личным транспортом.</p>
<p>10. Обеспечение работников и членов их семей объектами жилищно-коммунального и социально-бытового назначения</p>	<p>Для обеспечения работников Порта и их семей потребуется строительство и реконструкция жилищно-коммунального комплекса с численностью до 20 тыс. человек.</p> <p>Местоположение комплекса – вблизи Порта «ЯКОНТО», за пределами санитарно-защитной зоны.</p> <p>Потребная территория под застройку составляет 200 га.</p>

<p>11. Водоотведение стоков</p>	<p>Хозяйственно-бытовые стоки Порта «ЯКОНТО» и жилищно-коммунального комплекса в объеме 9,0 тысяч м³ отводятся на проектируемые очистные сооружения с последующим сбросом очищенных вод в море через глубоководные выпуски.</p> <p>Производственная канализация оборудуется системами оборотного и повторного использования воды.</p> <p>Сети дождевой канализации оборудуются очистными сооружениями; стоки после очистки сбрасываются в море через глубоководные выпуски.</p>
<p>12. Возможность влияния Порта на окружающую среду. Отходы производства, способы их утилизации</p>	<p>Источниками загрязнения атмосферного воздуха будут являться суда и технологический транспорт, котельная, вентиляционные выбросы от зданий и сооружений основных и вспомогательных объектов, а также пылящие грузы.</p> <p>Для снижения влияния Порта на атмосферу будут применяться современные фильтровентиляционные и аспирационные установки, проводиться мероприятия по пылеподавлению, будет осуществляться контроль за выбросами от технологического транспорта.</p> <p>Возможными источниками загрязнения вод Черного моря могут являться сточные воды.</p> <p>Загрязненный дождевой сток собирается с территории Порта системой дождевой канализации и поступает на очистные сооружения.</p> <p>Хозяйственно-бытовые стоки Порта и жилого комплекса поступают на биологические очистные сооружения.</p> <p>После очистки стоки сбрасываются в акваторию Черного моря глубоководными рассеивающими выпусками.</p> <p>Твердые отходы, образующиеся в результате деятельности Порта, вывозятся на свалку или уничтожаются в специальном оборудовании на территории Порта.</p> <p>Аварийные ситуации могут возникнуть под действием</p>

Декларация о намерениях строительства Черноморского торгового порта «ЯКОНТО»

	<p>факторов природного и техногенного характера.</p> <p>Природными факторами могут стать: землетрясения, смерчи, грозы, штормы.</p> <p>К техногенным факторам следует отнести: столкновения и повреждения судов, пожары, выбросы химически опасных веществ, проливы нефтепродуктов, аварии по неосторожности, диверсии и войны.</p> <p>По каждому варианту возникновения аварийных ситуаций разрабатываются соответствующие мероприятия.</p>
13. Использование готовой продукции	Поставка экспортно-импортных грузов по заключенным контрактам в объеме планируемого грузооборота Порта.
14. Финансовая и экономическая оценка эффективности инвестиций	Оценка эффективности инвестиций будет осуществляться ООО «ЯКОНТО» под его совместную с инвесторами ответственность в процессе разработки технических проектов Порта «ЯКОНТО» и соответствующей инфраструктуры.

Декларация разработана Проектной фирмой «Союзпроектверфь» Федерального государственного унитарного предприятия «Центральный научно-исследовательский институт технологии судостроения» (ФГУП «ЦНИИТС», г. Санкт-Петербург) по Техническому заданию ООО «ЯКОНТО» от 15.04.02.

- Приложения:**
1. Пояснительная записка ФГУП «ЦНИИТС».
 2. Схема генплана Порта «ЯКОНТО» в М 1:10000.
 3. Лист согласований.

12 ноября 2002 года

Генеральный директор
ФГУП «ЦНИИТС»



В.Д. Горбач

Президент
ООО «ЯКОНТО»



С.П. Якунин