



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ОТКРЫТОГО ТИПА
ЛЕНМОРИИПРОЕКТ

ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ ИЗЫСКАНИЯМ И НАУЧНЫМ
ИССЛЕДОВАНИЯМ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

25.08.94 N К-9/1317

На N _____ от _____

ДИРЕКТОРУ ДЕПАРТАМЕНТА МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА

ЦАХУ НИКОЛАЮ ПЕТРОВИЧУ

О создании интермодальной
транспортной системы Кас-
пий-Черное море.

Служебная записка.

Рост мировых контейнерных перевозок морским транспортом в период 1996-2010 годы составит 5,0-5,2% в год. Проблемой для перевозчиков становятся порожние контейнеры. Чем интенсивнее контейнерные грузопотоки, тем больше перевозится пустых контейнеров. Уже сейчас через причалы портов мира проходит около 14 млн. штук пустых контейнеров, что эквивалентно потере 1,5 млрд. долларов. Учитывая, что около 40 млн. тонн грузов в контейнерах перевозится на линии Европа - Дальний Восток, в настоящее время группой зарубежных компаний для загрузки порожних контейнеров за счет привлечения новых грузопотоков изучается вопрос строительства трансконтинентальной железнодорожной магистрали под названием Туманган, соединяющей Японское море с Черным, от порта Пусан до Измаила через Китай, Афганистан, Иран и Турцию. К этой магистрали предусматривается присоединить Монголию, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан и Казахстан. В качестве первого шага реализации этой системы предусматривается открыть железнодорожное движение по линии Теджен-Сарахс-Машхед.

Реализация этого проекта может привести к тому, что Россия лишится доходов за транзитный провоз по своей территории грузов этих стран.

198035 Санкт-Петербург,
Межевой канал, д.3 корп.2
Телефон 251-51-10
Телефакс 251-01-51
Телетайп 321646 "Понтон"

Расчетный счет 56005467430
в Рускобанке РЦ-3 ЦБ России
МФО 161002 п/и 191065

Богатый экспортно-импортный потенциал и потребности экономики стимулируют правительства прикаспийских государств к установлению тесных экономических связей со странами Восточной Европы, ЕС и более удаленными внешними рынками. С другой стороны просматривается экспансия рынков прикаспийских государств со стороны западных компаний.

Складывающаяся ситуация указывает на наличие тенденции динамичного расширения внешнеторговых связей, роста грузопотоков и транспортных потребностей. Для их удовлетворения уже принимаются первые практические шаги. В настоящее время по соглашению с правительством Туркменистана турецкие фирмы приступили к разработке ТЭО реконструкции и развития Красноводского порта, Комиссия ЕЭС выделила финансирование Казахстану на разработку ТЭО развития порта Актау. Однако реализация этих проектов не достигнет конечной цели. Необходимо создание надежной, экономически эффективной и экологически безопасной транспортной системы интермодальных перевозок российских и транзитных контейнерных и генеральных грузов, грузооборот которых по экспертным оценкам может составить 8-10 млн. тонн в год. В этой системе транспортные и интеллектуальные возможности России должны занять ведущее место. В связи с этим целесообразно рассмотреть и оказать политическую и техническую поддержку Ассоциации Инвестгазсервис, по заданию которой Государственное предприятие Морнипротранс выполнило предпроектные проработки по строительству глубоководного порта в районе поселка Магри.

Заинтересованность руководства всех уровней Краснодарского края, удачное географическое положение и благоприятные естественные условия создают хорошие предпосылки для строительства специализированного порта как главного звена в транспортной системе Каспий - Черное море с практически неограниченным выходом на все рынки мира по кратчайшему пути.

С точки зрения географического положения и естественных условий наиболее выгодным пунктом на каспийском берегу является Махачкала. В этом случае для обеспечения надежности и безопасности перевозок потребуется проложить 150 км железнодорожного пути в обход Чечни и реконструировать Махачкалинский порт. Общая потребность капитальных вложений на строительство порта в районе Магри, расширение порта в Махачкале и прокладку железнодорожной магистрали Кизляр-Махачкала составляет по экспертной оценке 500 млн. долларов.

Доход только от перегрузки 5 млн. контейнеров составляет 150 млн. долларов в год. Доставка грузов по железной дороге на линии Магри-Махачкала позволит получить 25 млн. долларов в год. Время доставки грузов по железной дороге составит 15 часов. При перегрузке 3-4 млн. тонн генеральных грузов суммарный доход превысит 200 млн. долларов.

В процессе подготовки настоящей служебной записки нами рассмотрены следующие варианты транспортного пути:

1. Каспий-Волго-Балт-Балтийское море;

2. Каспий-Волго-Дон-Азовское море;
3. Астрахань-железная дорога-порт Ростов или Таганрог;
4. Узбекистан-Иран-Персидский залив.

Первые три варианта могут быть использованы только в период летней навигации. По всем 4 вариантам срок доставки грузов будет значительно дольше чем по пути Махачкала-Магри, поэтому эта система является предпочтительнее. Кроме того, в строительстве порта в районе п.Магри есть заинтересованная компания Инвестгазсервис, которая согласна инвестировать его строительство. Создание системы может вестись поэтапно, начиная с разработки ТЭО порта в Магри, за счет средств Ассоциации Инвестгазсервис.

Для эффективного использования системы целесообразно создать Ассоциацию отечественных и зарубежных пользователей, поэтому было бы полезным разработать Генеральную схему всей системы и после ее завершения на базе Комитета по транспорту прикаспийских государств созвать конференцию для обсуждения этой проблемы и при положительном результате организовать Ассоциацию пользователей.

Создание интермодальной системы Каспий-Черное море кроме экономической выгоды для России может оказать положительное воздействие на политическую ситуацию и консолидацию стран Каспийского бассейна, создать дополнительные рабочие места для жителей региона, привлечь финансовые поступления за счет продажи транспортных услуг отечественным и зарубежным пользователям. Строительство нового порта в районе поселка Магри не окажет негативного влияния на развитие портов в Новороссийске и Туапсе, так как там нет необходимых условий для размещения крупного контейнерного терминала.

Ленморниипроект готов выполнить в короткие сроки необходимую проектную документацию на всех стадиях и применить новейшие технические решения, которые в условиях долгосрочного непрогнозируемого колебания уровня Каспийского моря позволят существенно снизить капиталовложения в портовые сооружения и обеспечить надежную их работу при любых ситуациях.

Уважаемый Николай Петрович!

Прошу Вашего содействия в решении поставленной в настоящей записке проблемы.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР



А.Ф.ПАРФЕНОВ