



Россия является своеобразным мостом между Европой и Азией, и потому увеличение пропускной способности всех составляющих транспортной сети страны является не только интересом внутреннего стратегического порядка, но и всего Азиатско-Тихоокеанского региона. Именно в этом плане актуальнейшей темой на саммите АТЭС, состоявшемся на острове Русский во Владивостоке, прозвучала тема эксплуатации высоко-технологичных морских объектов, построенных и реконструированных в последние годы в связи с подготовкой Приморья к мировому политическому и экономическому мероприятию. Главным распорядителем грандиозного федерального хозяйства в портах и на акватории Дальневосточного региона в пределах границы суши и моря является ФГУП «Росморпорт».



Причалы 12-13 ВМТП.



Причалы 1,2,3.
Порт Посыет активно развивается



Контейнерный терминал.

На новой стадии развития



— Сегодня в структуре Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт» 13 филиалов, в том числе три бассейновых, — рассказывает директор Владивостокского филиала ФГУП Анатолий НОВИЧКОВ. — Из них Владивостокский филиал — одно из самых крупных морских предприятий Приморья, которое ведет деятельность в четырех морских портах и терминалах: во Владивостоке, в Посыете, в Ольге, Зарубино, Пластуне, Рудной Пристань, Светлой и Славянке. За филиалом ФГУП «Росморпорт» закреплено право хозяйственного ведения на 39 объектах, находящихся в федеральной собственности. Сюда входят причалы общей протяженностью 4 972 погонных метра, в том числе и причалы порта Посыет, общей протяженностью 433,7 метра, служебно-вспомогательный флот в портах Владивосток, Посыет и Ольга, административные и производственные здания.

Во Владивостоке введен в эксплуатацию глубоководный причал № 3, который принимает суда с осадкой до 15 метров. В рамках реализации ФЦП «Морской фасад Владивостока», включая портовые сооружения, портовую инфраструктуру и остров Русский, строительство и реконструкция портовых терминалов, Владивостокский филиал отремонтировал причалы № 5, 6 и 7 порта Владивосток.

Для обеспечения грузопассажирских перевозок для строительства объектов саммита АТЭС-2012 на острове Русский филиал предоставил хозяйствующим субъектам часть причала № 1, оборудованного пандусами для обработки паромов.

— Надо отметить: решением Правительства России на «Росморпорт» возлагалась ответственная задача по участию в транспортном обеспечении работы саммита АТЭС, — подчеркнул Анатолий Новичков. — Для чего было зафрахтовано в Сингапуре два пассажирских катамарана для перевозки участников международной встречи на остров Русский и обратно.

Наша задача — предельно эффективно использовать федеральное имущество. Об этом перед самым открытием саммита АТЭС предметно говорилось и на выездном совещании в Восточном порту совета директоров Ассоциации морских торговых портов, в котором принял самое активное участие генеральный директор ФГУП «Росморпорт» А.В. Лаврищев, потому как там шла речь об увеличении пропускной способности транспортного комплекса Приморья в связи с реализацией новых инвестиционных программ и роста объемов грузов, перерабатываемых портами нашего края.

В разрезе этой проблемы Владивостокский филиал рассматривает развитие всех остальных своих подразделений.

Порт Посыет, где наш филиал ФГУП «Росморпорт» осуществляет право хозяйственного ведения тремя грузовыми причалами, к примеру, вышел на новую стадию. В порту модернизировано и закуплено новое перегрузочное оборудование, что дало свои результаты. Если в былые времена порт Посыет перерабатывал в год всего 700 тысяч тонн грузов, и это считалось большим достижением, то уже в 2011 году через порт Посыет прошло в пределах 4 млн. тонн грузов. И это не предел! Так, по состоянию на сегодняшний день порт перегрузил уже более 3 тысяч тонн. Так же, в Посыете, владеет причалом — компания «Мечел» — строит еще один глубоководный причал.

Для реализации планов ОАО «Мечел» наш филиал приобрел два новых мощных буксира «Алеут» и «Хасан», каждый мощностью по 2750 лошадиных сил. Их специально построили на заводе «Пелла» под Санкт-Петербургом под программу развития порта Посыет компанией «Мечел». Теперь мы можем заводить в порт и ставить к причалам суда большой грузоподъемности.

Глубина у причалов порта Посыет — 9 метров, но по современным меркам этого недостаточно: к причалам

не могут швартоваться крупнотоннажные суда. Чтобы устранить проблему с подходящими путями, необходимо делать углубление акватории порта. Причем на первоначальном этапе строительства канала затраты возьмет на себя компания «Мечел», впоследствии средства будут ей возмещены ФГУП «Росморпорт» из канального сбора.

Канал позволит заходить в порт судам грузоподъемностью до 60-70 тысяч тонн. Пока же к причалам Посыета швартуются суда грузоподъемностью не более 25-30 тысяч тонн. Кроме того, для обслуживания порта Посыет ВФ ФГУП «Росморпорт» подготовил специально обученную лодманскую службу, которая может проводить суда в ночное время. В результате всех мероприятий по модернизации порт Посыет может работать круглосуточно.

ДВУХ БУКСИРОВ МАЛО

Согласно первоначальному плану эксплуатации обновленного порта, первые 2-3 года через Посыет будет проходить до 7 млн. тонн грузов ежегодно. В дальнейшем объем грузов значительно увеличится. Просчитав позитивную перспективу развития порта, Владивостокский филиал запланировал строительство еще одного причала в Посыете для вспомогательного флота.

Сегодня в Посыете находятся два крупных буксира и один катер, на котором доставляются представители властей на борт судов для оформления на рейде перед заходом в порт. Но Владивостокский филиал ФГУП «Росморпорт», заглядывая в будущее, заказал еще два новых мощных буксира. По оценке специалистов, существующих буксиров уже не хватает, чтобы обеспечить заход крупнотоннажных судов к причалам порта Посыет.

— Раньше, когда в порт Посыет заходили небольшие суда, и речи не было об очистке акватории, — говорит Анатолий Иванович. — Они пришли, быстро выгрузились и ушли. Но, когда в порту большие суда будут сто-

ять по два-три дня, возникнет необходимость снятия с них судовых отходов, чтобы не загрязнять окружающую акваторию. Хасанский район, где находится порт Посыет, — это рекреационная зона, как только определенная часть модернизации порта произойдет, может возникнуть необходимость введения экологического сбора. Это тоже веление времени. Надо будет делать очистку акватории от мусора. Но в том районе нет ни одного мусоросжигательного завода. Поэтому мы заказали установку для сжигания отходов, которые будут собираться с судов. Ее установят в районе Посыета.

Предприятие уделяет особое внимание экологии в бухтах и заливах. Есть специальный отдел, обеспечивающий экологический контроль за ситуацией на акваториях портов. В планах Владивостокского филиала ФГУП «Росморпорт», близких к реализации, постройка нефтемусоросборщика, а также судна комплексного портового обслуживания, которое будет снимать и перерабатывать с судов водяной балласт, сточные и замазученные воды, которые нельзя сливать в море. Все эти суда будут размещаться около причала для вспомогательного флота, который запланировал построить ВФ ФГУП «Росморпорт».

Кстати, у компании есть лицензия на работу с опасными отходами. Подобные лицензии есть только у нескольких филиалов ФГУП «Росморпорт».

ВСЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

...Обеспечение безопасности мореплавания вдоль побережья северных районов Приморья — это еще одна проблема, которую сегодня успешно решает Владивостокский филиал ФГУП «Росморпорт». Дело в том, что до недавнего времени суда, находившиеся в море в районе от порта Ольга до мыса Золотой, не охватывались системой слежения за безопасностью мореплавания. Они были как бы в «мертвой зоне», недоступной для контроля существу-

ющей системой ГМССБ.

Поэтому еще в 2010 году по заказу «Росморпорта» был подготовлен и осуществлен проект по оборудованию в Пластуне района А-2. Осуществляется ввод в эксплуатацию здания приемно-передаточной станции глобальной международной системы спасения.

После чего «мертвая зона» исчезнет, и все побережье Приморья попадет под контроль системы управления движением судов ОАО «Норфес», то есть под систему ГМССБ. Один ее центральный пункт находится в Находке, другой — во Владивостоке на мысе Назимова. Именно они через ретрансляторы осуществляют контроль за движением судов вдоль побережья Приморского края. А значит, и за их безопасностью.

Да, сегодня существует электронная система определения местоположения судна в море, а также слежения за ним. Но она не принимает важности средств навигационного оборудования. В любом случае судоводители проводят суда по створам и привязываются к маякам. Владивостокский филиал ФГУП «Росморпорт» интересуется еще одно важное направление — это обслуживание средств навигационного оборудования, находящихся в портах и на подходах к ним, принадлежащих Гидрографической службе ВМФ России. В связи с изменениями, внесенными в Кодекс торгового мореплавания, к концу 2012 года буи и плавучие знаки будут переданы в хозяйственное ведение ФГУП «Росморпорт». Закон такой есть, положение вышло, а механизм передачи четко отработывается.

Сергей КОЖИН.
г. Владивосток