

Порты Краснодарского края: структура, значение в экономике региона, динамика развития

© 2012 А.В. Вотинов

кандидат технических наук, доцент

Филиал Российского государственного гидрометеорологического университета
в г. Туапсе
E-mail: salima@list.ru

Предпринята попытка комплексной оценки состояния морских портов региона и перспектив их развития, транспортно-логистической инфраструктуры края в статике и динамике ее развития на кратко- и среднесрочную перспективу.

Ключевые слова: порты, Краснодарский край, комплексная оценка.

Морские торговые порты - это сложные производственные системы, функционирующие на стыках морского с железнодорожным, автомобильным, речным и трубопроводным видами транспорта, осуществляющие начальные и конечные операции каждого транспортного цикла и увязывающие их в единый транспортный процесс, обеспечивая неразрывность транспортной системы. В 60-е гг. XX в. около 78 % международных перевозок грузов осуществлялось посредством морского транспорта; его и сегодня принято называть "грузовик мирового значения", поскольку на его долю приходится более 3/5 грузооборота. В настоящее время в России морской транспорт является наиболее востребованным видом транспорта, с его участием осуществляется около 60 % внешнеторгового грузооборота.

В России борьба за обладание незамерзающими портами традиционно на протяжении всей истории страны являлась важнейшим направлением государственной внешней, равно как и внутренней политики. Наряду с Балтикой, черноморское направление начиная с XVIII в. не утрачивает актуальности до наших дней. Не случайно именно наращивание мощности морских торговых портов, развитие портовой инфраструктуры названы в Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2020 г. в качестве одного из приоритетных направлений регионального развития¹. Анализируя положения данного документа, следует также отдавать отчет, что соответствие стратегических направлений развития Российской Федерации и Краснодарского края обеспечивает проекцию целей Правительства Российской Федерации на региональный уровень.

В данной статье автором предпринята попытка комплексной оценки состояния морских портов региона и перспектив их развития, транспортно-логистической инфраструктуры края в

статике и динамике ее развития на кратко- и среднесрочную перспективу.

В период экономических и политических трансформаций 1990-х гг. Россия частично утратила созданные в советский период портовые мощности на Черном море. До сих пор значительная часть российских экспортных грузов доставляется потребителям через порты Украины и прибалтийских стран. Черноморские порты Российской Федерации сосредоточены в территориальных пределах Краснодарского края. На целостности и качественном состоянии их негативно отразились как общие экономические процессы периода 1990-х гг., так и специфические явления тех лет, связанные с криминализацией экономики и временной утратой государством и региональной администрацией контрольных и карательных механизмов. Речь шла ни больше ни меньше как об утрате "Кубанью и Россией... экономической безопасности в морских портах Азово-Черноморского бассейна" и о признании обстановки в морских портах Азово-Черноморского побережья края критической, наносящей экономический ущерб государству и не обеспечивающей национальную безопасность России².

С началом периода экономической и социально-политической стабилизации грузооборот морских портов Краснодарского края неустанно увеличивался (за исключением незначительного снижения темпов на 2 % по итогам 2007 г. и на 0,5 % в 2008 г.). За период начала - середины 2000-х гг. грузооборот портов региона увеличился в 1,94 раза, в том числе по нефтеналивным грузам в 1,89 раза, по сухим грузам - в 2,1 раза³. В Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2020 г., разработанной в середине 2000-х гг., заявлена ориентация на опережающее развитие секторов, которые могут играть роль так называемых "точек роста", где транспортная инфраструктура и топ-

тивно-энергетический комплекс названы в качестве базовых “новых точек роста”, выявление и активизация потенциала которых заявлены в качестве приоритета. В документе приведены результаты SWOT-анализа проблемы и перспективы развития предприятий морского транспорта в регионе. В качестве преимуществ региональной экономики Краснодарского края указано то обстоятельство, что край имеет прямой выход к международным морским путям, реализует интересы страны в зоне азово-черноморского и средиземноморского экономического сотрудничества.

В качестве слабых сторон следует назвать отставание развитой дорожно-транспортной сети при росте грузовых и пассажирских потоков, а также пропускной способности морских портов. Среди основных возможностей развития транспортного кластера региональной экономики - возможности вхождения в международные транспортные коридоры.

В числе первоочередных проблем указаны, в частности, недостаточный уровень развития транспортной и коммунальной инфраструктур, что серьезно сдерживает дальнейшее развитие морских портов.

За период, прошедший с момента разработки документа и начала реализации положений стратегии, Правительством Российской Федерации и краевой администрацией неоднократно акцентировались поставленные в нем задачи в контексте необходимости ликвидировать отставание транспортной инфраструктуры от темпов развития экономики края и России в целом. В 2009 г. краевой администрацией была поставлена задача в ближайшие годы обеспечить перенаправление минимум 30 % объемов грузопотока, проходящего через порты Украины, в порты Краснодарского края.

Отметим, что такая ситуация наблюдается в целом по ЮФО. В настоящее время в отраслевом портфеле инвестпроектов планы инфраструктурного строительства на юге России порты уже доминируют количественно, а их доля в совокупной стоимости инфраструктурных проектов ЮФО приближается к половине (Краснодарскому краю здесь принадлежит львиная доля проектов)⁴. Причем, как показывают данные, приводимые в источниках, соотношение инвестпроектов по отраслям позволяет сделать выводы о доминировании развития мощностей портовой инфраструктуры (в настоящее время уступающей лишь железнодорожному строительству, что связано с ускоренными темпами возведения “олимпийских” объектов железнодорожного транспорта), а в них, в свою очередь, строительства зерновых терминалов.

На Кубани дополнительным фактором, требующим активизации работы по развитию транспортной и, в первую очередь, портовой инфраструктуры, является Олимпиада в Сочи, беспрепятственное обеспечение грузо-, а в весьма недалеком будущем и пассажиропотоков для которой сегодня является “большим местом” региона.

На фоне данных, достаточно оптимистических показателей, нашедших отражение как в официальных документах, так и в аналитических материалах, все более отчетливо звучит тезис о том, что сегодняшнее состояние транспортных узлов в Новороссийске, Туапсе и Ейске сдерживает экономическое развитие не только Кубани, но и всего Юга России⁵. В то же время анализ процессов, происходящих в настоящее время в региональной экономике в целом и транспортно-логистической инфраструктуре края в частности, дает основание утверждать наличие объективной возможности реализации поставленных задач в нормативно обозначенные сроки.

На территории Краснодарского края находятся крупнейшие морские порты страны. Здесь сосредоточены самые крупные на Юге России морские транспортные узлы: Новороссийский, Туапсинский, Ейский, “Кавказ” “Темрюк”, Сочинский. В 2011 г. на порты Краснодарского края пришлось около 25 % от общероссийского грузооборота, который (без КТК) в морских портах Краснодарского края составил 122 млн. т внешнеторговых грузов, или 103 % к уровню 2010 г. (увеличение на 3 млн. т).

Рассмотрим портовые мощности Краснодарского края как элементы единой транспортно-логистической структуры региональной экономики в их статике и динамике.

Порт Новороссийск является самым крупным по объему грузопереработки не только в Южном бассейне, но и во всей Российской Федерации, единственным универсальным глубоководным портом России в Азово-Черноморском бассейне. Грузооборот Новороссийского порта в 2006 г. составил 113 млн. т грузов, в том числе наливных - 87,5 млн. т. В 2011 г. на порт Новороссийск пришелся 21 % общего грузооборота по России.

Новороссийск включен в международный транспортный коридор □ 9. Это крупная транспортная ветвь с направлением от госграницы с Финляндией - Санкт-Петербург - Москва - Ростов-на-Дону - Новороссийск. Помимо развитой причальной инфраструктуры, Новороссийский порт связан разветвленной сетью железных дорог и автомагистралей с важнейшими промышленными центрами в России, Закавказье и Средней Азии. Близость Новороссийска к крупней-

шим зарубежным рынкам определяет максимальную экономическую привлекательность грузо-перевозок через Новороссийский порт.

Новороссийский морской порт является современным многофункциональным и высокомеханизированным комплексом морских терминалов, обслуживает практически все типы судов различного тоннажа, способен перерабатывать практически все виды грузов.

В настоящее время степень изношенности инфраструктуры в Новороссийском порту составляет 50 %. Терминалы Новороссийского порта перегружены, их проектные мощности освоены на 98 %. По оценкам аналитиков, дальнейший рост грузооборота ОАО «НМТП» за счет действующих мощностей исключается. Требуется немедленная модернизация терминалов с внедрением новых технологий для увеличения объема перерабатываемых грузов и строительство новых причалов, способных дешево и быстро перерабатывать грузы.

НМТП в настоящее время является лидером по перевалке на экспорт сырой нефти. Нефте-район Шесхарис является крупнейшим комплексом по перевалке нефти и нефтепродуктов в бывшем СССР. Более 30 % российского экспорта нефти и нефтепродуктов направляется из Новороссийска. Основной объем переваливаемой нефти - сорт «Urals». Нефтегавань «Шесхарис» образуют три пирса, общая протяженность фронта семи причалов - 2008 м.

Причал □ 1 является самым глубоководным и способен принимать танкеры дедвейтом до 250 тыс.т и осадкой 19 м, используется только для погрузки нефти (производительность налива - 10 тыс.т/ч). Причал □ 2 с глубиной у стенки в 14,5 м принимает танкеры дедвейтом до 90 тыс. т и осадкой до 13,9 м. Скорость погрузки от 90 т/ч до 6000 т/ч в зависимости от груза. Причал □ 3 принимает суда дедвейтом до 33 тыс.т и осадкой до 10,9 м, перегружается мазут и дизтопливо (800 - 900 т/ч). Причал □ 4 предназначен для заправки бункеровщиков с осадкой 3,6 м для выполнения вспомогательных функций в акватории порта. Причалы □ 5 и 8 служат только для перевалки нефтепродуктов. Максимальный дедвейт танкеров до 12 тыс.т. Причалы □ 6 и 7 предназначены для приемки танкеров дедвейтом до 65 тыс.т и осадкой 13 м. Одновременно порт может принимать семь танкеров. В связи с неблагоприятными погодными условиями в период штормов (до 1 тыс. ч в год) ежегодные потери в объеме перекачки нефти составляют около 4 млн. т. И это лишь одна из многочисленных проблем порта. В то же время активизация институтов гражданского общества в последние годы выводит эко-

логическую проблематику в ряд, как минимум, наиболее обсуждаемых вопросов развития портового хозяйства.

В настоящее время ведется масштабная модернизация НМТП. Развитие Новороссийского транспортного узла включает реконструкцию причала □ 1 (площадка А) нефтерайона Шесхарис в порту Новороссийск (ОАО «НМТП»), строительство мазутного терминала (ООО «Новороссийский мазутный терминал»), строительство зернового терминала (ОАО «Комбинат Стройкомплект») и ряд других проектов, реализация которых активно ведется с привлечением средств федерального и регионального бюджетов. Реализация проектов по развитию инфраструктуры Новороссийского порта не решит всех проблем без увеличения мощностей железнодорожных и автомобильных подходов и припортовых станций. Как и портовые терминалы, в настоящее время они с трудом справляются с поступающими в порты грузопотоками.

Порт Туапсе - второй по величине порт в России на Черном море, перегружающий на экспорт нефтепродукты, и единственный глубоководный незамерзающий порт, переваливающий на экспорт уголь. Основные виды перерабатываемых грузов - нефть и нефтепродукты, каменный уголь, металл, сахар-сырец.

Степень изношенности инфраструктуры в Туапсинском порту - 40-45 %. В настоящее время существующие портовые сооружения используются на полную мощность. Увеличению грузооборота может способствовать строительство новых специализированных терминалов. За последние годы здесь реализован ряд проектов, позволивших без расширения территории порта существенно увеличить грузооборот: в июне 2012 г. введен в действие глубоководный причал □ 1 в порту Туапсе ОАО «НК «Роснефть»», в мае 2011 г. введен в эксплуатацию Туапсинский балкерный терминал ЗАО «МХК Еврохим», зерновой терминал и др.

В то же время наращивание портовых мощностей сопряжено здесь с рядом проблем, объективно отражающих «болевые точки» всего региона. Развитие грузооборота порта влечет за собой необходимость увеличения пропускной способности железнодорожной станции, которая не соответствует мощностям морского порта - возможность железнодорожного узла по доставке грузов для перевалки ограничена и не позволяет увеличить грузооборот порта Туапсе, требуется реконструкция с целью увеличения пропускной способности.

Существующая транспортная схема дорог также с трудом справляется с потоком грузового

транспорта, растущие объемы грузопотоков требуют реконструкции автомобильных дорог как федерального, так и регионального значения.

Наконец, с особенной остротой в Туапсе проявились (и стали предметом рассмотрения на высшем государственном уровне) проблемы, вызванные увеличением нагрузки на экологию региона.

Морской порт Сочи специализируется на обслуживании и перевозках пассажиров и переработке небольших партий грузов. Глубина на акватории до 9 м. Кроме того, к порту Сочи относятся причалы в 12 портопунктах: Имеретинская бухта, Южные культуры, Адлер, Кургородок, Кудепста, Мацеста, Курпарк, Новые Сочи, Мамайка, Дагомыс, Лоо, Аше.

Проект развития существующего порта Сочи включен в федеральную целевую программу "Модернизация транспортной системы России". В частности речь идет о создании грузового района порта Сочи с созданием береговой инфраструктуры в устье р. Мзымта.

Порт Анапа располагает одним грузовым причалом длиной 113 м, способным обеспечить безопасную стоянку судов грузоподъемностью до 3,5 тыс. т, длиной 120 м и осадкой до 4 м. Подъездные железнодорожные пути в порту отсутствуют, грузы перевозятся автомобильным транспортом.

Порт Геленджик является портом международного сообщения и имеет в своем составе: 120 м причального фронта, который обслуживается одним порталным краном и тремя мобильными кранами; склады временного хранения общей площадью 28,3 тыс м²; стоянку для отстоя грузового (до 200 автомобилей) и легкового (до 400 автомобилей) транспорта; площадки-накопители для формирования судовых партий.

Стивидорную деятельность в порту осуществляет ЗАО "Геленджикский морской порт", специализирующийся на перевалке овощей и фруктов.

Разумеется, портовые комплексы в Сочи, Анапе, Геленджике ориентированы, прежде всего, на обеспечение пассажиропотоков, нужды туристско-рекреационной сферы.

Торговый морской порт Ейск построен в 1904 г. в юго-восточной части Таганрогского залива Азовского моря. Порт Ейск, по оценкам аналитиков, является наиболее перспективным в регионе с точки зрения возможностей развития инфраструктуры и превышения грузооборота. В 1993 г. он получил статус международного грузового порта и был открыт для захода иностранных судов. Порт производит перевалку экспортных грузопотоков в страны Черноморского и Сре-

диземноморского бассейнов, способен принимать суда типа "река-море" с осадкой до 4,5 м и водоизмещением до 5 тыс. т. Порт осуществляет грузовые работы круглогодично. В зимний период в случае замерзания юго-восточной части Таганрогского залива проводка судов в порт производится с помощью ледокола.

На сегодня грузовые операции в порту Ейск осуществляются на 11 причалах. Имеющиеся портовые мощности позволяют ежегодно перерабатывать более 4 млн. т.

Существующая перерабатывающая способность порта лимитируется технологическими возможностями станции и станционных маневровых путей по подгруппировке вагонов для порта и их подаче на подъездные пути. Фактически среднесуточное количество обрабатываемых вагонов составляет не более 60, что соответствует 115-120 тыс. т груза в месяц.

На территории Темрюкского района Краснодарского края расположены три морских порта.

Порт Темрюк, расположенный на Таманском побережье Азовского моря, с 1999 г. открыт для захода иностранных судов и включен в перечень морских портов России. В порту имеется 1332 погонных метра оборудованных причалов. В настоящее время порт принимает и обрабатывает суда с осадкой до 4,5 м, грузоподъемностью до 5 тыс. т.

Основная номенклатура перерабатываемых грузов - металлопрокат, металлолом, круглый лес, пакетированные пиломатериалы, минеральные удобрения в мешках и биг-бегах, негабаритные грузы.

Мощность МП "Темрюк" превышает 1 млн. т грузов в год. Железнодорожная станция Темрюк находится в 4 км от порта. К западной и восточной частям порта подведена железная дорога. Автомобильная дорога связывает все участки порта. Расстояние до города Темрюк составляет 4 км.

В порту действуют несколько компаний. ОАО "Морской торговый порт Темрюк" в 2006 г. перегрузило 795 тыс. т грузов, в том числе 284 тыс. т наливных, в 2010 г. грузооборот порта в 2010 г. составил 2 млн. т. В 2009 г. перевалка налива составила 0,278 млн. т, в 2010 г. - 0,384 млн. т.

В порту сооружаются новые мощности. ООО "Мактрен-Нафта" будет переваливать сжиженные углеводородные газы (СУГ), для чего строит комплекс на 300 тыс. т, включающий железнодорожные пути, причальную набережную и емкости для хранения СУГ. Другая компания - ООО "Росхимтрейд" - специализируется на перегрузке жидких химических продуктов на 3000 тыс. т.

Порт может принимать суда грузоподъемностью до 150 тыс. т. Объем резервуарного парка составляет 100 тыс. м³, всего 14 емкостей для хранения нефтепродуктов. Пропускная способность резервуарного парка позволяет переваливать до 600 тыс. т дизельного топлива, 400 тыс. т мазута и 400 тыс. т каустической соды.

Порт Кавказ расположен на косе Чушка в Керченском проливе. В настоящее время порт принимает суда длиной до 140 м и с осадкой до 6 м. Основная номенклатура перерабатываемых грузов: нефть, нефтепродукты, легковые автомобили, зерновые грузы и минеральные удобрения. В 2009 г. порт перегрузил 8,609 млн. т грузов, в 2010 г. - 10,06 млн. т. Соответственно, наливных грузов было перевалено 3,637 и 3,519 млн. т.

Перевозки пассажиров и автомобилей осуществляется Государственной судоходная компания "Керченская паромная переправа" (Украина), которая располагает 3 автомобильными паромными. Также действует железнодорожная паромная переправа, обслуживаемая ОАО "Анроскрым".

Из девяти компаний, работающих в порту, только пять переваливают наливные грузы, в некоторые годы - четыре: ООО "СТЛ Трейдинг" перегружает до 1,9 млн. т; ОАО "Порт Кавказ" - от 2 до 12 тыс. т; ООО "Ин-Транзит-Тамань" в последние годы перевалку налива не осуществляло; ОАО "Анроскрым" - от 0,5 до 1 млн. т в год. Нефть и нефтепродукты не переваливались, в основном грузили нефтехимию.

Проблемы развития портового комплекса в портах Темрюк, Кавказ:

1. Неразвитая железнодорожная инфраструктура - отсутствуют припортовые железнодорожные станции. Существующая станция в г. Темрюке значительно удалена (50-60 км) от развивающихся портов Кавказ и Тамань, не соответствует перерабатывающим мощностям морских портов.

2. Дефицит энергообеспечения, обусловленный тупиковым режимом электропитания Таманского полуострова, значительным износом линий электропередач, увеличением электрических нагрузок в связи с развитием объектов водно-транспортного узла.

3. Растущие объемы грузопотоков требуют реконструкции и строительства автомобильных дорог федерального и регионального значения, а также переоснащения специализированных автотранспортных предприятий (износ подвижного состава грузового автотранспорта составляет 80-85 %).

В литературе высказываются позиции, согласно которым расширение и модернизация пор-

товых мощностей Новороссийска, Туапсе и Ейска даже при успешной реализации проектов не способна преодолеть существующего дисбаланса между потребностями региональной и российской экономики и пропускной способностью портовой инфраструктуры³. В этой связи основная ставка делается на строительство нового порта на Таманском полуострове.

Проект строительства порта Тамань был разработан в соответствии с федеральной программой развития транспортной сети Юга России. Его предназначение увязывается с идеей строительства второй нитки Волго-Донского канала, который должен напрямую выйти в Черное море. При этом имеется в виду, что новые портовые сооружения будут возводиться не на берегу, а будут выносными для того, чтобы крупнотоннажные корабли могли заходить в порт. Согласно планам, к 2015 г. порт выйдет на проектную мощность в 30 млн. т, что позволит ему стать третьим по величине российским портом. По оценкам Министерства транспорта, объемы перевалки в Тамани к 2025 г. должны будут составить от 65 до 94 млн. т.

Уникальность проекта заключается в том, что это российский порт, который строится "с чистого листа", когда ничего не надо перепланировать, сносить, переносить на другое место. Территория, примыкающая к самому морю, дает возможность запроектировать самый современный порт с перспективой развития на десятилетия вперед. Проект строительства морского порта Тамань по перевалке сжиженных углеводородных газов, аммиака, нефти и нефтепродуктов в бухте Железный Рог был разработан в соответствии с Федеральной программой развития транспортной сети юга России, коридора "Север-Юг" и портов Краснодарского края.

Весь проект по развитию морского торгового порта Тамань предполагает строительство более 10 терминалов с общим грузооборотом порядка 90-100 млн. т в год. Общий планируемый объем инвестиций, по оценке Минтранса, составит 200 млрд. руб. Предполагаемый срок сдачи порта в эксплуатацию - 2015-2017 гг. Согласно проекту порт сможет эксплуатироваться при допустимых осадках судов около 18 м, что соответствует их грузоподъемности до 150-200 тыс. т.

Строительство порта началось в 2004 г., в 2009 г. порт был официально открыт. Востребованность терминала в этом регионе России очень высока. Это обусловлено как его исключительно выгодным географическим положением, так и значительно возросшей потребностью в мощностях по перевалке сжиженного углеводородного газа (СУГ). В этой связи интерес к терминалу

проявлен практически всеми ведущими производителями СУГ, нефти и нефтепродуктов на территории России и СНГ.

ЗАО “Таманьнефтегаз” предполагает перегружать до 3 млн. т мазута в год, до 1 млн. т СУГ в год, нефти и нефтепродуктов - до 6,5 млн. т в год; ЗАО “Корпорация Тольяттиазот” - будет переваливать в год 2 млн. т аммиака, 1 млн. т метанола, 2 млн. т навалочных грузов, 1 млн. т зерна; ООО “Газэкспорт” - СУГ - 1 млн.т, нефти и нефтепродуктов - до 5 млн. т, серы - до 4,5 млн. т, минеральных удобрений - до 3 млн. т; ООО “Союзресурс-Кубань” - нефть и нефтепродукты - до 6,5 млн. т.

Развитие Тамани позволит компенсировать дефицит портовых мощностей в Азово-Черноморском бассейне России, разгрузить другие порты Кубани и переориентировать на Тамань российские внешнеторговые потоки, которые сейчас идут через порты Украины.

Приведенные данные позволяют подразделить существующие проблемы функционирования и развития портов Краснодарского края на две основные группы.

Первая группа - это трудности, связанные собственно с качественным состоянием портового хозяйства: с изношенностью мощностей, специализацией на перевалке углеводородов, в то время как характер грузопотоков требует скорейшей переориентации на другие виды грузов, с несоответствием состояния портового хозяйства (прежде всего, в части нефтеперевалки) современным экологическим требованиям.

Новороссийский и Туапсинский глубоководные порты в последние годы заметно развили свою инфраструктуру, однако имеют весьма ограниченный территориальный и пропускной потенциал и не способны переваливать нарастающий объем экспортного груза, который отправляется на Украину. Вступление России в ВТО неизбежно означает оживление внешнеэкономической деятельности, экспортно-импортных операций и, соответственно, увеличение нагрузки на действующие порты.

Другая группа проблем, основная, по нашему мнению, - это сложности развития транспортной инфраструктуры в целом, всего транспортного сектора. Нарастающая мощимость портов, необходимо модернизировать всю сопутствующую сухопутную инфраструктуру: железные и автомобильные дороги, складские помещения, припортовые коммуникации, систему транспортной логистики. Наиболее крупным проектом, связанным с усилением дальних железнодорожных подходов к объектам Олимпиады и к портам Азово-Черноморского бассейна, является комплексная реконструкция участка Котельниково - Тихорецкая - Кореновск - Тимашевская - Крымская со строительством обхода Краснодарского железнодорожного узла. Развитие железнодорожной инфраструктуры Таманского полуострова предполагает строительство двухпутных электрифицированных участков Крымская - 9-й км - Вышестеблиевская.

Комплексная реализация проектов позволит создать прочную основу для осуществления масштабных экономических проектов как в рамках региона, так и в России в целом.

¹ О Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2020 года : закон Краснодарского края от 29 апр. 2008 г. □ 1465-КЗ Доступ из справ.-правовой системы “Гарант”.

² Об утрате экономической безопасности России и Краснодарского края в морских портах Азово-Черноморского побережья Кубани : постановление главы администрации Краснодарского края от 22 сент. 1998 г. □ 543. Доступ из справ.-правовой системы “Гарант”.

³ Стратегия социально-экономического развития транспортного комплекса и связи Краснодарского края на период до 2020 года. Доступ из справ.-правовой системы “Гарант”.

⁴ Барсукова А., Проценко Н. Олимпиаду сдали - порты приняли // Эксперт-Юг. 2012. □ 35-37.

⁵ Жуков Л. Тамань: стройка века на мысе Железный Рог // Морские порты. 2012. □ 9.

Поступила в редакцию 06.10.2012 г.