

俄罗斯远东“苏维埃港”港口经济特区投资项目

项目名称	俄罗斯哈巴罗夫斯克边疆区“苏维埃港”港口经济特区集装箱码头建设项目	
项目发起人/组织者	哈巴罗夫斯克边疆区政府	
项目位置	集装箱码头建设项目规划于港口经济特区西南方位，位于奥科奇海湾玛丽亚海角东岸区域，同样位于苏维埃港湾穆拉维约夫海角的海岸上。 玛丽亚海角地段的沿岸地形十分复杂，相对落差达 61.50 米，远离建筑物和交通线。如今该地区被森林所覆盖。穆拉维约夫海角地段现在还是块未开发的土地，远离建筑物和交通线。 苏维埃港的航道深达 30 米，转弯半径可接纳载重量达 50000 吨的船只，疏浚后可接纳载重量达 300000 吨的船只。	
项目内容	项目的基本特性：	
	项目目标（数量和质量特性：货物处理量、船只排水量等）；	项目规划建设总为 750 米的沿岸码头，三个码头各 250 米。 在集装箱码头海运货物区计划进行货物的接收、装船、卸货及货物作业过程中可进行的船只综合服务。其包括具有吊装搬运设备的码头，以及在码头机械设备与仓库机械设备之间传输货物的操作平台。 在铁路货运区计划进行铁路列车运送货物的接收与装卸。包括铁路轨道、用于转运货物的机械设备（龙门起重机 RMG）及在吊装搬运机械设备之间（从直接进行车厢作业的机械设备到仓库机械设备或相反）传输货物的操作平台。 集装箱码头工业一生产区具有下述特性： -集装箱的快速换装； -借助铁路车库同时进行 60 节常规车厢的货物处理； -较大的仓储面积允许一次性大容量接货； -可接收装载量达 1500TEU 的船只； -可以换装转运国际与国内实际货运中使用的各种类型的集装箱； 码头规划货物运输量-1.5-5 百万吨（150—500 千 TEU）。

	占地面积； 建设和疏浚工作内容；	占地面积初步为 68 公顷。 为实施该项目，预计将实施以下建筑工程： -设计和勘查工作； -主要和辅助工程项目建设； -场地的装修及绿化； -购置和安装设备； -其它。 在玛丽亚海角规划进行疏浚（850 千米）及码头区建设工作（1170 米）。
	项目实施的现有技术条件（铁路、公路、供电、供气、供水）；	苏维埃海运港拥有全方位的交通模式： -铁路运输：从港口可连通到两条国内铁路干线—横贯西伯利亚铁路干线（通过哈巴罗夫斯克）和贝加尔—阿穆尔铁路干线（港口正是其尾端）； -公路运输：通往阿穆尔河畔共青城的哈巴罗夫斯克—利多加—瓦尼诺公路，并通过以下各条公路，把苏维埃港与全俄罗斯公路网连在一起：“阿穆尔”公路（赤塔—哈巴罗夫斯克）、“东方”公路（哈巴罗夫斯克—纳霍德卡）、“乌苏里”公路（哈巴罗夫斯克—符拉迪沃斯托克）； -飞机航线：迈—加特卡机场位于苏维埃港市附近，有飞往哈巴罗夫斯克的定期航班。 瓦尼诺—苏维埃港动力枢纽的供电情况如下： -由哈巴罗夫斯克电力系统输出的“阿穆尔河畔共青城—瓦尼诺”220 千伏单电路 420 公里长高压线供电，现今的输电能力为 100 兆瓦，“瓦尼诺”220/110/35/10 千伏变电站功率为 125 兆伏安； -由苏维埃港市附近的迈斯卡亚国营区发电站供电，其发电用燃气轮机装置功率为 24 兆瓦。 港口特别经济区的南部位于苏维埃港市政区内，港口特别经济区的边界邻接城市现有的供排水系统。 为了保证满足日益增长的电力需求，在苏维埃港市正在建设功率为 120 兆瓦的热电中心。 为了确保发挥集装箱码头的功能，在穆拉维约夫海角计划吸引投资者建设必要的基础设施（其中包括铁路建设）。

	关于货物处理的国内和国际市场分析	在全球可以观察到集装箱货物运输的增长势头。这是因为集装箱的使用提高了多模式运输的经济有效性，使货物有关运输、储存和转运的费用明显降低。 集装箱运输全球市场发展的其它重要因素包括：从欧洲和美国向中国、印度及东南亚国家的生产转移过程不断加速，形成成品的反向流动。在近十年里，随着集装箱货物运输量的增长，海运船队的吨位也不断增加。这决定了新船只不断涌现，以及集装箱运输船的现代化改装、扩大和功率增大。 俄罗斯集装箱市场如今是全世界最新兴的和发展最为迅猛的市场之一。 根据俄罗斯联邦至 2030 年前的交通运输战略，集装箱货物运输量到 2030 年将增至 6.48 亿吨（按创新方案计算），是 2008 年运输量的 6 倍，其中海运量增加 5 倍，达 1.50 亿吨。其中在远东地区的集装箱货物运输量将增加 8 倍，达 5850 万吨。 可以预见到瓦尼诺—苏维埃港运输工业枢纽的集装箱货物运输将得到实质性增长。 因为“苏维埃港”港口特别经济区是贝加尔—阿穆尔铁路干线的东部终点，所以利用贝加尔—阿穆尔铁路干线进行货物运输，比利用横贯西伯利亚铁路干线更具有优势： -铁路线更短（有 500 公里的优势），可缩短从国家西部地区至此的货物运输时间（比滨海边疆区港口少 2-3 天）； -沿贝加尔—阿穆尔铁路干线从苏维埃港向克拉斯诺亚尔斯克运输一个标准集装箱的费用比沿横贯西伯利亚铁路干线从纳霍德卡向克拉斯诺亚尔斯克运输同样的集装箱费用低。 根据铁路干线竞争优势分析，部分通过横贯西伯利亚铁路干线运输的欧亚洲际货物将转向通过贝加尔—阿穆尔铁路干线运输，其中包括通过“苏维埃港”港口特别经济区。到 2020 年，在苏维埃港的集装箱货物运输最大可达每年 1 百万 TEU。
	项目筹备及各方协调情况（商务计划书、技术经济可行性论证报告、联邦和地方的各级许可文件）；	玛丽亚海角集装箱码头建设的商务计划书在处于编写阶段。

	参与项目的俄方与中方所占的预计份额	参与该项目实施的俄方与中方所占的预计份额在各方商定项目的实施过程中予以确定。欢迎中方参与项目管理。
	所需俄罗斯与国外劳动力的预计数量	支持提高当地有劳动能力的适龄居民就业率。
	国家对项目的支持方式与幅度	在港口特别经济区内实行特别的企业经营制度，对投资者给予以下特惠： -税收优惠； -特别的海关机制； -特别的行政机制； -俄罗斯联邦政府的保障； -享用高级人才资源； -在特别经济区租赁土地； -透明的管理体系； -建设和提供所有必要的基础设施（工程、交通、动力及其它），以便为驻扎人员开展工作提供保障。 特别的企业经营制度，用于保障驻扎人员在港口特别经济区范围内的支出可降低至 30%。
项目财务指标	项目总造价	初步估算约 160 亿卢布。
	俄方资金（国家、银行、企业）	必要的基础设施工程项目建设由联邦预算资金承担，海港码头建设由信贷机构资金承担。
	征求外方的借入资金	借入资金额按投资者决议确定。
	投资形式	投资形式按照现行法律规定在各方商定项目的实施过程中予以确定。
	拨款阶段	计划于 3 年内获取所指定的投资额，其中每年拨款占总额的百分比为： -第一年-17%； -第二年-16%；

		-第三年-67%。 项目所需投资额和拨款时间表可以在项目实施过程中予以细化。
关于项目的 补充信息	项目投资阶段计 算周期	36 个月
	成本回收期	10 年
	信息编辑日期	2011 年 9 月
	联系单位	俄罗斯驻华商务代表处 联系人：副代表 卢卡申 传真：010-65325398 电话：010-65322201 邮箱：russchinatrade@gmail.com 网站：www.russchinatrade.ru