

Заседание Совета ФАМРТ

«Об итогах работы по разработке Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года»

Уважаемые коллеги!

30 июля 2010 года Приказом Министра транспорта Российской Федерации Игоря Евгеньевича Левитина была создана Рабочая группа по разработке Стратегии развития морских портов Российской Федерации. По результатам заседания Рабочей группы ФГУП «Росморпорт» было назначено исполнителем по разработке «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года». В августе к разработке Стратегии были привлечены подрядчики: Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации и голландская компания-консультант MTBS (Maritime and Transport Business Solutions).

До ноября 2010 года проводилась работа по согласованию и уточнению технического задания на разработку Стратегии, проводились сбор первичной статистической информации, анализ грузовых рынков и прогноз грузовой базы российских портов.

В настоящий момент разработка «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» завершена и ФГУП «Росморпорт» планирует начать процедуру официального согласования Стратегии с заинтересованными сторонами.

Разрешите кратко представить Вам содержание и основные выводы данного документа.

Цель Стратегии развития морской портовой инфраструктуры – это формирование конкурентоспособной на международном уровне инфраструктуры морских портов и оказание комплекса портовых услуг, полностью отвечающих потребностям российской экономики в торговле и

транспорте в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе и реализация современных стратегических подходов, лучшей мировой практики, профессиональной системы управления портами в Российской Федерации.

Достижение указанной цели требует решения ряда задач:

1. Достаточность мощностей. Их должно хватать для обеспечения потребностей страны в собственной торговле и транзите.
2. Эффективность развития. Развитие мощностей должно соответствовать лучшей мировой практике – по применяемым подходам, по ресурсам, по механизмам взаимодействия государства и бизнеса.
3. Эффективность мощностей. Качество и скорость оказания услуг портовым комплексам России должно соответствовать лучшим мировым практикам.
4. Безопасность. Во всех аспектах, безопасность мореплавания, антитеррористическая безопасность, экологическая безопасность.
5. Решение социальных задач. Занятость, уровень жизни портовых работников, природоохранные мероприятия. Позиционирование учета интереса для стран – партнеров для благоприятной реализации Стратегии.

Планирование в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры разделено на три этапа:

- краткосрочный период (до 2015 года) - конкретный план действий (мероприятий);
- среднесрочный период (до 2020 года) – выработка стратегических направлений развития морской портовой инфраструктуры;
- долгосрочный период (до 2030 года) – выработка стратегических направлений развития морской портовой инфраструктуры.

Таким образом, Стратегия содержит конкретный набор действий (мероприятий) на краткосрочную перспективу и стратегические направления развития.

Стратегические направления долгосрочного развития предпочтительных мест размещения объектов инфраструктуры морских портов определяют специфику объектов портовой инфраструктуры и их специализацию (объем мощностей); А также наличие операций в морском порту (качество мощностей): дополнительные услуги в порту, охрана здоровья и окружающей среды, вопросы безопасности.

Методология разработки стратегических направлений развития морской портовой инфраструктуры состоит из 9 шагов, представленных на слайде. Данная методология позволяет пошагово проанализировать основные тренды, влияющие на функционирование российской портовой отрасли. Начав с рассмотрения глобальной макроэкономической ситуации и трендов в мировой торговле, методология позволяет постепенно спуститься вниз - до выбора конкретных инвестиционных проектов в конкретных портах России.

Необходимо отметить, что «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» согласована с основными стратегическими документами, разработанными или разрабатываемыми государственными структурами и крупным бизнесом. Наиболее значимые из них:

- Энергетическая стратегия России на период до 2030 г.
- Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года
- Долгосрочная программа развития угольной промышленности на период до 2030 года
- Стратегия развития металлургической промышленности России до 2020 г.

- Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности России на период до 2015 г.
- Стратегия развития лесного комплекса Российской Федерации на период до 2020 г.
- Генеральная схема развития газовой отрасли на период до 2030 г.
- Генеральная схема развития нефтяной отрасли на период до 2020 г.
- Программа развития инфраструктуры и логистического обеспечения зернового рынка Российской Федерации на 2011 – 2020 годы

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации на основе разработанной гравитационной модели сконструировала несколько сценариев роста объемов перевалки грузов морскими портами России. По различным сценариям объем грузоперевалки в 2030 году оценивается в 800 – 1 300 млн. тонн. При этом предполагается, что вся грузовая база, которая в настоящее время в объеме 20% грузооборота тяготеющего к Северо-Западному и Южному бассейну, обрабатывается в портах Балтии, Скандинавии и Украины, будет переориентирована на российские морские порты. Кроме того, в целях развития транзитного грузопотока предполагается обеспечить резерв портовых мощностей в размере 20%. Таким образом, объем портовых мощностей к 2030 году составит до 1 600 млн. тонн.

Рост перевалки грузов в период 2010-2030 будет наблюдаться по всем четырем направлениям, что связано в большей степени с развитием торгово-экономических отношений России с дальним зарубежьем, в том числе - с использованием морского транспорта. При этом наибольшие темпы роста наблюдаются в сфере контейнерных перевозок (2.6-5.5 раз) в связи с растущей контейнеризацией грузов наряду с ростом объемов перевозок.

Несмотря на потенциал портов Российской Федерации в первую очередь в обеспечении экспортно-импортных потоков российские порты

зачастую проигрывают конкуренцию за собственный трафик портам стран соседей. При этом следует отметить, что российские порты обладают существенно лучшим расположением относительно российских центров производства и потребления грузов, что при существенно меньших издержках транспортировки грузов морем по сравнению с сухопутными участками, должно ориентировать российские экспортно-импортные потоки на российские порты. Наряду с географическим положением относительно потребителей и производителей, одними из важнейших факторов выбора порта разгрузки является скорость и качество обработки грузов.

На Северо–Западном направлении к 2030 году прогнозируется рост спроса на перевалку грузов. Исходя из умеренно-оптимистического и консервативного сценариев совокупная грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 330-547 млн. тонн, в том числе, по наливным грузам - в 2030 году в 150-240 млн. тонн, по сухим грузам – в 180-307 млн. тонн.

В 2030 году Северо-Западный бассейн станет основными морскими воротами экспорта российских углеводородов и минеральных удобрений, а также крупнейшим российским морским бассейном по обороту рефрижераторных грузов и грузов в контейнерах.

Основным вызовом, стоящим перед морскими портами Северо-западного бассейна, станет перевод грузов, ориентированных на Россию, из прибалтийских и скандинавских портов.

Для обеспечения достаточности мощностей к 2030 году на Северо-Западном направлении необходимо реализовать ряд проектов, а именно:

- Реконструкция морского порта Высоцк,
- Реконструкция железнодорожных подходов к портам Приморск и Высоцк,

- Строительство терминалов для наливных, сухих и контейнерных грузов в морском порту Большой порт Санкт-Петербург и аванпортах Санкт-Петербурга,
- Строительство терминалов для наливных, навалочных, сухих и контейнерных грузов в морском порту Усть-Луга,

На Южном направлении к 2030 году, исходя из умеренно-оптимистического и консервативного сценариев совокупная грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 340-535 млн. тонн, в том числе, по наливным грузам - в 2030 году в 150-205 млн. тонн, по сухим грузам – в 190-330 млн. тонн.

В целом, в 2030 году Южный бассейн останется крупнейшим морским бассейном России по объемам грузоперевалки. 95% насыпных, 66% Ро-Ро и 41% генеральных грузов страны планируется к 2030 году переваливать в портах Южного бассейна. Согласно прогнозу по обороту контейнеров Южный бассейн будет уступать остальным бассейнам страны. По экспорту углеводородов Южный бассейн будет сопоставим с Северо-Западным.

Одной из основных задач, стоящих перед морскими портами Южного бассейна, станет перевод грузов, ориентированных на Россию, из украинских портов

Для обеспечения достаточности мощностей к 2030 году на Южном направлении необходимо реализовать ряд проектов, а именно:

- Строительство сухогрузного района морского порта Тамань,
- Развитие и улучшение существующих терминалов в морских портах Тамань, Туапсе, Темрюк, Новороссийск,
- Строительство второго грузового района морского порта Оля.

На Дальневосточном направлении к 2030 году, исходя из умеренно-оптимистического и консервативного сценариев совокупная грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 218-307 млн. тонн., в том числе, по наливным грузам - в 2030 году в 64-90 млн. тонн, по сухим грузам – в 154-217 млн. тонн.

В целом, в 2030 году грузовая база портов Дальневосточного бассейна будет обеспечена минерально-сырьевыми и лесными ресурсами Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также функционированием транспортного коридора Восток-Запад (контейнеры).

Однако существует вероятность ограничения дальнейшего развития мощностей портов Дальневосточного бассейна пропускной способностью железной дороги.

Для обеспечения достаточности мощностей к 2030 году на Дальневосточном направлении необходимо реализовать ряд проектов, а именно:

- Развитие Транспортного узла Восточный-Находка,
- Развитие морского порта Посьет,
- Строительство угольного терминала на побережье залива Петра Великого,
- Строительство угольного терминала в порту Ванино (бухта Мучка),
- Строительство угольного терминала на острове Сахалин в районе мыса Изыльметьева.

На Северном направлении к 2030 году, исходя из умеренно-оптимистического и консервативного сценариев совокупная грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 79-116 млн. тонн, в том числе, по наливным грузам - в 2030 году в 43-65 млн. тонн, по сухим грузам – в 36-51 млн. тонн.

В 2030 году морские порты Северного бассейна будут ориентированы на перевалку углеводородов, добываемых на арктическом шельфе, а также лесных и минерально-сырьевых ресурсов российского севера.

Для обеспечения потребностей в грузоперевалке к 2030 году на Северном направлении необходимо реализовать ряд проектов, а именно:

- Строительство угольного терминала в морском порту Мурманск,
- Строительство портового комплекса по перевалке СПГ в районе губы Териберская,
- Строительство портового комплекса по перевалке СПГ в Обской губе («Сабетта»).

В целом, Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года предусматривает реализацию проектов во всех четырех морских бассейнах.

Среди множества проектов, планируемых к реализации в рамках Стратегии, необходимо выделить три наиболее важных для социально-экономического развития России:

- Строительство сухогрузного района морского порта Тамань (Южный бассейн). Реализация проекта обеспечит 66 млн. тонн мощностей для перевалки сухих грузов.
- Строительство портового комплекса по перевалке СПГ в Обской губе («Сабетта») в Северном морском бассейне – 30 млн. тонн при полном развитии.
- Развитие морского торгового порта Усть-Луга до 191 млн. тонн до 2025 года.

В целях мониторинга реализации Стратегии предлагаются к использованию основные целевые ориентиры:

- Рост портовых мощностей до 1,6 млрд. тонн в 2030 году;
- Увеличение эффективности расходования бюджетных средств (в 2030 году на 1 рубль бюджетных средств должно приходиться не менее 10 рублей из частных источников);
- Полный перевод российских внешнеторговых грузов из портов сопредельных государств в российские порты;
- Активизация транзитной деятельности;
- Снижение количества аварий на судоходстве вдвое к 2030 году;
- Увеличение финансирования экологических и природоохранных мероприятий;
- Планомерное снижение энергопотребления портов на тонну переваливаемого груза.

Разработанная ФГУП «Росморпорт» «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» позволит решить стоящие перед морской портовой отраслью задачи.

В качестве дальнейших шагов предлагаю:

- Одобрить в целом разработанную Стратегию развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года.
- Структурным подразделениям Федерального агентства морского и речного транспорта представить в ФГУП «Росморпорт» замечания к Стратегии.
- Федеральному агентству морского и речного транспорта, ФГУП Росморпорт совместно с ЗАО «МОРЦЕНТР-ТЭК» проработать вопрос о структуре и составе, методике сбора и порядке предоставления статистической информации необходимой для

- ФГУП «Росморпорт» представить предложения по созданию структурного подразделения для координации реализации Стратегии, мониторинга ее выполнения и поддержания Стратегии в актуальном состоянии.