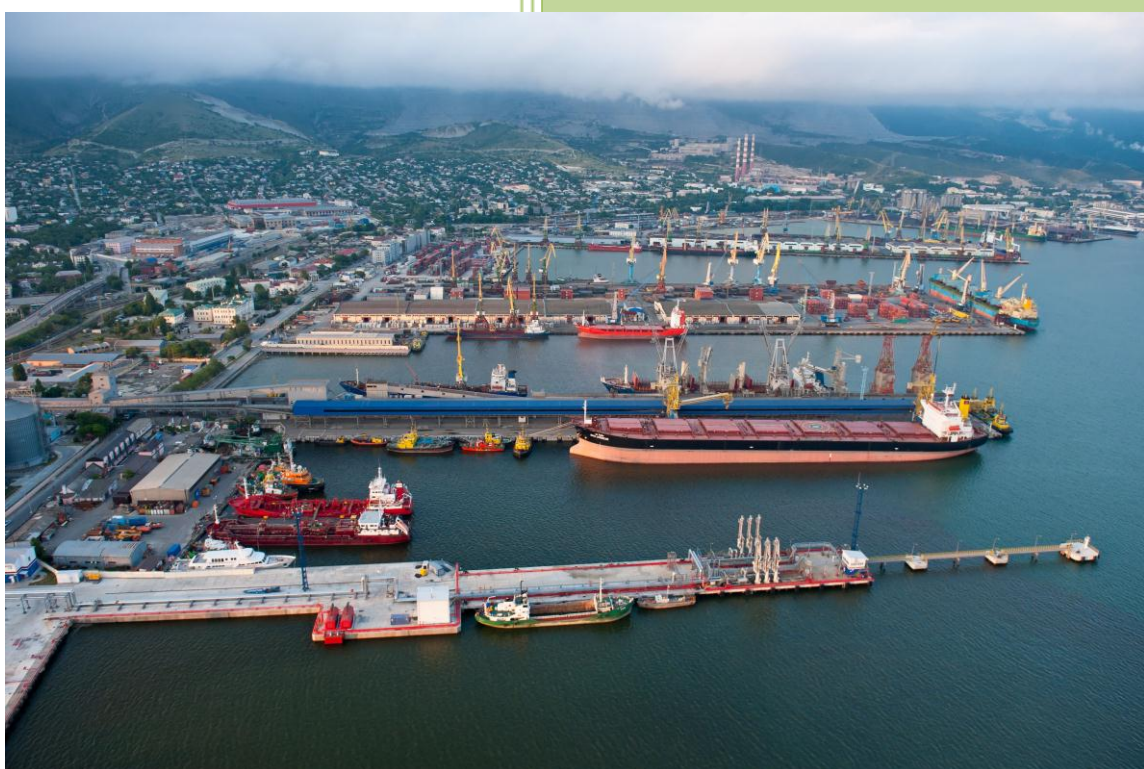


Одобрена  
на совещании членов Морской  
коллегии при Правительстве  
Российской Федерации  
28 сентября 2012 года

## Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года



Москва 2013

**Паспорт  
Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года**

<b>Наименование Стратегии</b>	Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года
<b>Основание для разработки</b>	Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2010 года № 167 «О создании рабочей группы по разработке Стратегии развития морских портов Российской Федерации»
<b>Разработчики Стратегии</b>	<p>Головной разработчик - ФГУП «Росморпорт»  Соработчики:  ФБУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»  ООО «Инфра Проекты»  ООО «Морские транспортные проекты»  Maritime and Transport Business Solutions, Netherlands  ОАО «Союзморниипроект»  ЗАО «Центральный научно-исследовательский институт морского флота»</p>
<b>Цель реализации Стратегии</b>	<p>Удовлетворение потребностей российской экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним путем формирования инновационной инфраструктуры морских портов, интеграции их в транспортные узлы при стимулирующей роли государства по их комплексному развитию.</p>
<b>Задачи реализации Стратегии</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры;</li> <li>2. Обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта;</li> <li>3. Создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов;</li> <li>4. Совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства.</li> </ol>

<p><b>Целевые показатели Стратегии</b></p>	<p><b>Задача 1. Увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Объем перевалки грузов в морских портах, млн. тонн;</li> <li>2. Объем портовых мощностей, млн. тонн;</li> <li>3. Коэффициент использования перегрузочных комплексов (в долях от единицы или в %);</li> </ol> <p><b>Задача 2. Обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Уровень охвата морских портов и подходов к ним <ol style="list-style-type: none"> <li>4.1. береговыми средствами обеспечения безопасности мореплавания, %;</li> <li>4.2. средствами АСГ и ЛРН-готовности, %;</li> <li>4.3. средствами по сбору и утилизации отходов, %;</li> </ol> </li> </ol> <p><b>Задача 3. Создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Суммарная валовая вместимость судов, заходящих в морские порты, GT;</li> <li>6. Соотношение портовых сборов на 1 тонну грузооборота морских портов, руб./тонн;</li> <li>7. Доля российских внешнеторговых грузов, перерабатываемых в портах сопредельных государств (Украина, страны Балтии), в общем объеме грузов, перерабатываемых в портах России и сопредельных государств, %;</li> <li>8. Соотношение бюджетных и внебюджетных источников в инвестициях в причалы и инфраструктуру, руб.;</li> </ol> <p><b>Задача 4. Совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>9. Бюджетная эффективность государственных инвестиций в портовую инфраструктуру (внутренняя норма доходности бюджетных вложений), %</li> </ol>
<p><b>Сроки и этапы реализации Стратегии</b></p>	<p>2012-2030 годы</p> <p>Реализация Стратегии предполагается в три этапа:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Краткосрочный период (до 2015 г.) – определение перечня конкретных проектов, реализуемых в морских портах;</li> <li>- Среднесрочный период (до 2020 г.) – достижение сбалансированности темпов прироста портовых мощностей и объемов перевалки грузов;</li> <li>- Долгосрочный период (до 2030 г.) – определение стратегических направлений дальнейшего развития морской портовой инфраструктуры с учетом приоритетов развития России.</li> </ul>

**Ожидаемые  
результаты  
реализации Стратегии**

1. Достижение миллиардного рубежа по объему перевалки грузов в российских портах и выведение России в число передовых стран в сфере портовой инфраструктуры;
2. Создание к 2030 году портовых мощностей в объеме не менее 1,4 млрд. тонн и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры;
3. Повышение коэффициента использования перегрузочных комплексов;
4. Повышение роли морских портов в обеспечении транзитного потенциала России, обслуживании международных грузопотоков транзита, траншипмента, международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад»;
5. Переключение части объема внешнеторговых потоков Российской Федерации в порты России из Украины и стран Балтии и сокращение доли сопредельных государств в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов до 5 и менее %;
6. Обеспечение синхронности развития морских портов с железнодорожными и автомобильными подходами к ним;
7. Повышение уровня комплексной безопасности мореплавания на акваториях морских портов и подходах к ним путем достижения 100%-ного уровня охвата береговыми средствами обеспечения безопасности мореплавания, средствами АСГ и ЛРН-готовности и средствами по сбору и утилизации отходов;
8. Обеспечение привлекательности морских портов путем недопущения дискриминации по отношению к портам сопредельных государств в части условий на железнодорожные перевозки, а также сохранения размера портовых сборов, приходящихся на тонну перевалки грузов, на уровне сопоставимом с портами сопредельных государств;
9. Выведение услуг участников портовой деятельности на качественно новый уровень с точки зрения как обеспечения российских внешнеторговых потоков, так и конкуренции отрасли на международном уровне, повышение процента использования специализированных комплексов, «облагораживание» отечественного экспорта, увеличение доли продуктов переработки в общем грузообороте;
10. Повышение инновационности деятельности морских портов путем применения новых технологий, проведения мероприятий по ресурсосбережению, уменьшения негативного воздействия на окружающую среду и укрепления отраслевого кадрового потенциала;
11. Повышение роли отраслевого образования и науки, организация непрерывного процесса профессионального обучения от начального до высшего образования, включая систему дополнительного образования;
12. Совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства, отраслевого законодательства, применение новых организационных механизмов (ПОЭЗ, концессии, управляющие компании, технологические платформы и территориальные кластеры).

## Содержание

Введение	6
I. Предпосылки разработки Стратегии	8
II. Роль и место морских портов в экономике России и в мире	10
2.1. Тенденции развития российских портов	10
2.2. Особенности развития портов на различных морских бассейнах	14
2.3. Анализ конкурентоспособности российских морских портов	18
2.4. Сценарии развития морских портов	22
III. Определение параметров перспективного развития морских портов на период до 2015-2020-2030 года	25
3.1. Цели и задачи развития морских портов	25
3.2. Целевые индикаторы развития морских портов	29
3.3. Методические основы определения перспективного грузооборота и объема портовых мощностей	30
3.4. Прогноз грузовой базы российских портов	35
3.5. Прогноз ввода перевалочных мощностей (реализации инвестиционных проектов) в морских портах	41
IV. Приоритетные направления развития морских портов	46
4.1. Региональные аспекты развития морской портовой инфраструктуры	47
4.2. Взаимодействие морских портов со смежными видами транспорта	51
4.3. Развитие сектора услуг морской портовой инфраструктуры	57
4.4. Создание инновационной инфраструктуры морских портов	70
V. Сроки и этапы реализации Стратегии	75
VI. Механизмы реализации Стратегии	77
6.1. Финансирование мероприятий Стратегии	77
6.2. Кадровое и социально-бытовое обеспечение реализации Стратегии	78
6.3. Законодательное обеспечение реализации Стратегии	81
6.4. Организационные и информационные механизмы реализации Стратегии	82
VII. Ожидаемые результаты реализации Стратегии	87
VIII. Приложения	89
П1. Термины и определения	90
П2. Динамика объемов переработки грузов, ввода портовых мощностей в морских портах СССР и России в период 1980 – 2011 гг.	91
П3. Целевые индикаторы реализации Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года	92
П4. Прогноз грузовой базы российских портов на период до 2015-2020-2030 года в распределении по бассейнам	94
П5. Прогноз ввода портовых мощностей в российских портах на период до 2015-2020-2030 года	133

## Введение

Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (далее – Стратегия) разработана в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2010 года № 167 «О создании рабочей группы по разработке Стратегии развития морских портов Российской Федерации».

Документ разработан в тесном взаимодействии с отраслевой общественностью, прошел публичное обсуждение и был одобрен на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (протокол от 28 сентября 2012 г. № 2(18)).

Стратегия представляет собой элемент единой иерархической системы стратегического планирования транспортной отрасли и экономики страны в целом. Стратегия является инструментом государственного управления в сфере портового хозяйства. Впервые разработан документ, определяющий основы долгосрочного развития морских портов.

Основной целью разработки документа является удовлетворение потребностей российской экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним путем формирования инновационной инфраструктуры морских портов, интеграции их в транспортные узлы при стимулирующей роли государства по их комплексному развитию.

Основные положения Стратегии определяют цели, задачи и механизмы реализации государственной политики в сфере развития морских портов. Стратегия содержит приоритетные направления и конкретные мероприятия, предусматривающие согласованное развитие всех участников портовой деятельности.

При разработке Стратегии ставились следующие задачи:

оценка существующего уровня развития морских портов, основных проблем их функционирования, особенно на стыках работы смежных видов транспорта;

оценка морских портов в системе взаимосвязей со смежными видами транспорта, отраслями народного хозяйства и регионами;

прогноз различных сценарных условий и вариантов развития морских портов и определение влияния результатов их развития на транспортную систему;

формирование единообразных подходов к планированию развития морских портов;

выработка системы долгосрочных стратегических приоритетов развития морских портов;

определение целевых параметров развития морских портов;

определение перспективных направлений развития морской портовой инфраструктуры и точек роста конкурентоспособности морских портов Российской Федерации.

В основу разработки Стратегии положены следующие принципы:

разработка целевых установок Стратегии исходя из положений Указа Президента Российской Федерации «О долгосрочной государственной экономической политике», приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года (сценарные условия, проект), Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года;

нацеленность Стратегии на решение задач эффективного развития портовой инфраструктуры и повышения безопасности мореплавания, обеспечения скоординированного развития морских портов и смежных видов транспорта при осуществлении перевозок и оказания услуг в морских портах, стимулирования инвестиционной активности, внедрения новых технологий для роста производительности работы морских портов, повышения эффективности использования ресурсов и снижения нагрузки на окружающую среду, укрепления отраслевого научного и кадрового потенциала;

реализация мероприятий Стратегии за счет согласования интересов, координации действий и объединения усилий и ресурсов государства и бизнеса, концентрации их на приоритетных инвестиционных проектах;

постоянный мониторинг реализации Стратегии, при необходимости внесение изменений и актуализация документа.

В Стратегии приводится анализ существующих и перспективных грузопотоков, прогноз возможных изменений грузовой базы, на основе которых делаются выводы о необходимости строительства новых морских портов, строительства и реконструкции

действующих перегрузочных комплексов, интеграции морских портов с другими видами транспорта и др.

Планирование развития морской портовой инфраструктуры разделено на три этапа с разной степенью детализации:

краткосрочный период (до 2015 г.) – определение перечня конкретных проектов, реализуемых в морских портах;

среднесрочный период (до 2020 г.) – достижение сбалансированности темпов прироста портовых мощностей и объемов перевалки грузов;

долгосрочный период (до 2030 г.) – определение стратегических направлений дальнейшего развития морской портовой инфраструктуры с учетом приоритетов развития России.

Структура документа 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.

Анализ развития морских портов приводится по пяти бассейнам: Балтийскому, Азово-Черноморскому, Каспийскому, Арктическому и Дальневосточному, а также по отдельным портам.

Основные используемые в настоящей Стратегии термины и определения приведены в Приложении 1.

## **I. Предпосылки разработки Стратегии**

Указом о долгосрочной государственной экономической политике Президентом Российской Федерации поставлена задача совершенствования системы стратегического планирования в целях повышения темпов и обеспечения устойчивого роста, увеличения реальных доходов граждан Российской Федерации, достижения технологического лидерства российской экономики.

Морские порты Российской Федерации имеют стратегическое значение для развития народно-хозяйственного комплекса Российской Федерации, обеспечения экспортных потребностей Российской Федерации. Наращивание портовых мощностей позволяет России не только обеспечить внутренние потребности, но и стать активным участником процесса обслуживания международных грузопотоков транзита, транshipmenta, международных транспортных коридоров. После распада СССР, Россия долгие годы, по объективным причинам, не могла участвовать в этом секторе. Сейчас мы стоим на пороге периода, когда эта цель реально может и должна быть достигнута.

Для соответствия торговым и транспортным потребностям страны морские порты России должны предоставлять конкурентоспособную на международном уровне портовую инфраструктуру и оказывать качественные услуги в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе. Потребность в долгосрочном планировании особенно остро ощущается в сфере развития портовой инфраструктуры – жизненный цикл проектов в морских портах охватывает десятилетия, что обозначает необходимость долгосрочного прогнозирования спроса на портовую инфраструктуру, её влияния на экономику и экологию.

Достижение лидирующих позиций без комплексной технологической модернизации всех инфраструктурных отраслей, в том числе морских портов, невозможно. Это, в свою очередь, определяет необходимость внедрения и усиления механизмов долгосрочного стратегического планирования.

Наличие эффективно функционирующей системы государственного стратегического управления является важнейшим фактором регулирования деятельности морских портов в современных условиях.

Предыдущие стратегические документы в области транспорта были разработаны в условиях перехода к стратегии экономического роста. В настоящее время экономика России вступила в активную стадию перехода к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития, что требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу, в частности морских портов.

Необходимость разработки Стратегии определяется ростом российской экономики, вовлеченностью ее в мировую экономику, где ключевыми факторами является развитие процессов глобализации, позволяющей судить о возрастающем российском и международном спросе на транспортировку грузов.

Глобализация и вхождение страны в мировой рынок, в частности присоединение к Всемирной Торговой Организации, ставит перед отечественными компаниями вопрос об их «выживаемости» за счет предложения наиболее совершенных и эффективных товаров и услуг на рынке, и обеспечения экономической безопасности страны перед лицом иностранных товаропроизводителей. Рост масштаба глобализации будет происходить через разделение труда, сопровождаться ростом специализации и увеличением числа сделок, укрупнением перевозок, вырастет спрос на высокое качество транспортных услуг.

Азиатско-Тихоокеанский регион признан во всем мире основным источником экономического роста, особенно – в перспективе. Россия нацелена на активные интеграционные позиции в регионе, на использование председательства в АТЭС для укрепления своего экономического присутствия. Перед Евразийским экономическим союзом, который создает Россия, в ближайшей перспективе будет стоять амбициозная, но реально выполнимая задача – быть эффективной «связкой» между стабильной Европой и динамичным Азиатско-Тихоокеанским регионом.

Трансформация географической структуры внешнеэкономической деятельности оказывает существенное влияние на характер использования транспорта в международном сообщении. С расширением объемов торговли со странами АТР возрастает роль морского транспорта.

Новые реалии экономической жизни заставляют по-новому посмотреть на среду, в которой работают морские порты, более рационально и ответственно подойти к обоснованию подходов к планированию их деятельности. Один из актуальных вопросов отрасли: сможет ли транспортная инфраструктура в целом и морские порты в частности

справиться с увеличивающимися объемами грузовых перевозок и растущим спросом на быстрые, эффективные, надежные и экологически сбалансированные транспортные решения? В современных условиях необходимо научиться мыслить в долгосрочных категориях и планировать будущее развитие на основе разработки сценариев и определения единых приоритетов развития.

На повестку дня выходят вопросы обеспечения не только количественного, но и качественного роста – повышение производительности работы морских портов, использование новых технологий, повышение уровня инновационности.

Для получения достоверных прогнозов в части внешнеторговых перевозок как основы перевозок через морские порты необходимо тесное взаимодействие между промышленными и транспортными отраслями, полноценный информационный обмен в вопросах управления движением грузов. Если раньше такое прогнозирование осуществлялось в условиях монополии внешнеторговой деятельности, то в настоящее время эта база отсутствует. Кроме того, без подробного анализа тенденций на мировых фрахтовых рынках, опыта работы портов сопредельных государств невозможно выстраивать стратегию работы отечественных портов даже на среднесрочную перспективу.

В ходе проведения настоящего исследования, выявлен целый ряд недостатков в работе морских портов: значительное количество незадействованных мощностей, нехватка специализированных и высокотехнологичных комплексов, исчерпание в ряде портов пропускной способности авто- и железнодорожной инфраструктуры на подходах к морским портам, негативные социально-экономические и экологические последствия из-за роста потерь времени, транспортных издержек и уровня загрязнения окружающей среды.

В предыдущие годы и до настоящего времени не было разработано единого национального стратегического документа, определяющего тенденции и параметры развития морских портов. Как правило, морские порты рассматривались как составная часть единой транспортной системы, что не позволяло уделять достаточное внимание специфическим аспектам их работы и выявлять особенности и тенденции, присущие морским портам в связи с их спецификой.

Проблемы обеспечения сбалансированного развития портовых мощностей носят комплексный межведомственный и дифференцированный по подотраслям экономики характер, что требует участия различных органов исполнительной власти при реализации конкретных мероприятий. Сбалансированное развитие портовых мощностей подразумевает развитие морской зоны (подходные каналы, развитие состава и услуг служебно-вспомогательного флота), портовой зоны (непосредственно портовые перевалочные мощности и услуги в порту) и сухопутной зоны (подходные автомобильные и железнодорожные пути, качество услуг, скоординированная политика по тарифам). Для решения этих задач необходимы государственное регулирование и высокая степень координации действий не только структур федерального правительства, но и субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, бизнеса, населения и других экономических агентов.

Существенное качественное улучшение ситуации, снятие основных проблем деятельности отрасли и создание фундамента для сбалансированного и устойчивого развития российской экономики с полным географическим охватом не могут быть обеспечены самостоятельно операторами, собственниками объектов и сооружений, отдельными органами исполнительной власти. Задача развития инфраструктуры морских портов Российской Федерации может быть решена только программно-целевыми методами.

Формулировка основных приоритетов развития отрасли, механизмов достижения поставленных целей и их приоритетности позволит вывести услуги, оказываемые российским портовым сектором, на качественно новый уровень с точки зрения обеспечения российских внешнеторговых потоков и конкуренции отрасли на международном уровне в целом.

Перечисленное свидетельствует о том, что на современном этапе разработка Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. является своевременной и актуальной задачей, решение которой позволит задать направления и рамки развития всей отрасли и скоординировать действия отдельных участников со стороны как государства, так и частного бизнеса.

## **II. Роль и место морских портов в экономике России и в мире**

### **2.1. Тенденции развития морских портов**

Значение морских портов для развития экономики страны чрезвычайно велико. Современный морской порт – это крупный транспортный узел, который связывает различные виды транспорта: морской, речной, железнодорожный, автомобильный, трубопроводный и др. Портовая деятельность является стратегическим аспектом развития экономики государства и одним из ключевых звеньев функционирования транспортной системы. Значительна роль портов в обеспечении транспортной независимости, обороноспособности, внешней торговли, а также в обеспечении перевозок народнохозяйственных грузов, развития и использования транзитного потенциала России. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль. Российская Федерация располагает самой протяженной в мире береговой линией морского побережья. Морские порты являются стратегическими объектами государства, это определяет необходимость совершенствования методов и форм управления их развитием на основе современных подходов.

Сегодня морское портовое хозяйство России – это свыше 900 портовых комплексов мощностью около 800 млн. тонн, протяженностью причального фронта порядка 150 тысяч погонных метров, расположенных в 63 морских портах, входящих в Реестр морских портов страны, где обрабатывается более полумиллиарда тонн различных грузов.

Объем переработки грузов в российских портах за последнее десятилетие вырос более чем в 2 раза и впервые в истории отечественных морских портов в 2010 году превысил пятисотмиллиардную отметку.

Структура и объемы перевалки грузов в морских портах во многом определяется тенденциями развития экономики страны. В этой связи проведем анализ тенденций развития морских портов в различные периоды.

Так, в **период СССР**, в условиях планового хозяйства, в структуре грузопотоков в 80-х годах в результате значительного роста внешнеторгового грузооборота образовалась диспропорция между провозной способностью флота и пропускной способностью портов. Из-за недостатка портовых мощностей в период массового поступления грузов, особенно при перевалке импортного зерна и других продовольственных товаров, на рейдах морских портов в ожидании выгрузки простаивало до 400 ед. транспортных судов, что приводило к омертвлению материальных ценностей, потере валюты, задержке доставки грузов потребителям и утрате их товарной кондиции.

Но, несмотря на существенную нехватку портовых мощностей в период с 1980 по 1990 гг. наблюдался рост грузооборота морских портов СССР с 392,6 млн. тонн в 1980 году до 456,0 млн. тонн в пиковом 1984 году (в 1,2 раза) и до 403,4 млн. тонн в 1990 году.

К концу 90-х годов XX столетия морские порты России имели пропускную способность 360 млн. тонн грузов в год и полностью удовлетворяли потребности страны в перегрузке внешнеторговых и народнохозяйственных грузов, а по тоннажу транспортный флот занимал одно из ведущих мест в мире.

Распад СССР привел к резкому спаду объема производства, расстройству сложившихся экономических связей и грузопотоков, значительному ухудшению обеспечения транспортными услугами внутренних потребностей и внешней торговли России, к потере иностранных инвесторов. Одновременно в течение короткого срока происходила интеграция российских внешнеторговых перевозок в единую мировую транспортную систему.

#### **Период современной России (1991-2011 годы).**

Основной итог послекризисного развития для российского финансового рынка состоит в том, что, несмотря на серьезные кризисные потрясения, он сумел выжить и обеспечить валовый рост объемов перевалки грузов.

Развитие морских портов России с 1991 года по 2011 год формально можно разделить на три этапа.

**Первый этап** (1991-2001 гг.) - решение задач по преодолению кризисного состояния отечественного портового хозяйства, вызванного разделом морского транспорта между бывшими союзными республиками. С распадом СССР Россия потеряла свободный доступ к значительной части портовых мощностей, которыми обладал бывший СССР. В результате этого раздела большая часть морских портов

бывшего СССР в Балтийском и Южном бассейнах оказалась за пределами России. В их число вошли самые молодые, а потому технически хорошо оснащённые порты Новоталлинский и Южный, высокопроизводительные специализированные комплексы для перегрузки нефти и минеральных удобрений в Вентспилсе, морские железнодорожные паромные переправы Клайпеда - Мукран и Ильичёвск - Варна.

В силу указанных причин в начале 1990-х годов XX столетия более половины российских внешнеторговых грузов переваливались в портах Украины и стран Балтии. Сложившееся положение создавало угрозу транспортной независимости России.

Специализация портов, расположенных на территории России, не вполне соответствовала характеру российских грузопотоков, а их производственная мощность была недостаточна для перевалки быстро возрастающих объёмов российских грузов, особенно экспортных.

Указанные проблемы в целом были решены в ходе реализации Программы «Возрождение торгового флота России на 1993-2000 годы». За годы реализации Программы объём перевалки российских грузов в морских портах увеличился на 56% (со 176,1 млн. тонн в 1993 году до 275,1 млн. тонн в 2001 году), в том числе в портах России на 82 % (с 113,0 млн. тонн до 205,6 млн. тонн).

До 1998 года объёмы переваливаемых в портах каботажных грузов постоянно сокращались. После 1998 года произошёл перелом. Начался рост объёмов перевалки каботажных грузов как следствие активизации производственной деятельности в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Важно отметить, что за указанный период объёмы перевалки российских грузов в портах сопредельных стран также возрастали, однако их доля в общем российском морском внешнеторговом грузообороте сократилась с 50,7 % до 26,7 % .

В результате угроза транспортной изоляции России была ликвидирована. С начала 2000-х годов морские порты сопредельных стран рассматриваются в качестве обычных конкурентов российских портов на рынке транспортных услуг.

**Второй этап** развития морских портов (2002 – 2010 гг.) сопровождался Подпрограммой «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)».

Задача данного этапа заключалась в обеспечении потребностей российской экономики и внешней торговли в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов на высоком техническом, технологическом и организационном уровнях в тесном взаимодействии со смежными видами транспорта и грузовладельцами.

Рост грузооборота морских портов связан, в первую очередь, с развитием портовых мощностей.

В результате выполнения мероприятий Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» в 2002-2009 годах введены современные высокотехнологичные механизированные перегрузочные комплексы мощностью 317 млн.тонн, в том числе по перегрузке:

1. Углеводородов – на 140 млн.тонн (порты Архангельск, Варандей, Витино, Высоцк, Приморск, Усть-Луга, Новороссийск, Тамань, бухта Козьмина, Пригородное, Де-Кастри);

2. Сухогрузов - на 177 млн.тонн, в том числе: угля (порты Мурманск, Высоцк, Усть-Луга, Ванино (бухта Мучке), минеральных удобрений (порты Мурманск, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Тамань, Туапсе, Новороссийск, Владивосток), зерна (порты Новороссийск, Туапсе, Ростов, Владивосток), а также контейнерные комплексы и универсальные причалы по переработке генеральных грузов (порты Мурманск, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Балтийск, Новороссийск, Владивосток).

Соотношение бюджетных и частных инвестиций по указанной подпрограмме составило 1:7.

Практически все крупные морские порты России провели модернизацию: обновили перегрузочную технику, осуществили реконструкцию причалов, выполнили дноуглубительные работы.

На данном этапе наблюдалось сокращение доли портов сопредельных стран в общем объёме перевалки российских внешнеторговых грузов. В 2009 году их доля составляла уже 18 % (для сравнения, в 2006 году - 20,8%, в 2001 году – 26,7%, в 1992 году – 50,7%).

Отечественные морские порты в указанный период лидировали как по общему грузообороту, так и по перевалке каждого груза установленной номенклатуры. Только по навалочным грузам (углю, руде и минеральным удобрениям), а также

нефтепродуктам, доля зарубежных портов пока ещё сравнительно оставалась велика (от 30,0% до 45,0%), хотя и существенно ниже доли российских портов.

Однако анализ грузооборота по отдельным бассейнам выявляет некоторые грузы, перевалка которых осуществляется преимущественно в зарубежных портах. Так, в 2009 году в портах стран Балтии было перегружено 32,3% угля и 50,5% нефтепродуктов, тяготеющих к Балтийскому бассейну, а в портах Украины 21,0% угля и 38,8% нефтепродуктов, тяготеющих к Черноморско-Азовскому бассейну. Эти данные подтверждают необходимость дальнейшего наращивания соответствующих производственных мощностей в российских портах.

Также следует отметить изменение тенденций в перевалке каботажных грузов. В 2009 году объемы перевалки каботажных грузов составили 30,4 млн. тонн, что в 4 раза превышает уровень 1998 года.

Грузооборот морских портов России в период с 2002 года по 2009 год вырос на 47,4% до 496,4 млн. тонн.

**Третий этап** развития морских портов России (2010 год – н/вр) сопровождается реализацией мероприятий подпрограммы «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».

Грузооборот морских портов России в период с 2009 года по 2012 год увеличился на 14% и составил 567,1 млн. тонн. В указанный период характерным является перелом в объемах перевалки наливных грузов – в 2010 году наблюдался пик перевалки наливных грузов (314,0 млн.тонн), а с 2011 года началось падение (по факту в 2011 году 301 млн.тонн, в 2012 году – 315 млн. тонн).

Основная причина – падение экспорта нефти, что в свою очередь, по оценкам специалистов, связано с двумя факторами. Один из них - рост внутренней переработки. Объем нефтяного сырья, направленного на переработку в России в 2011 году, вырос на 3,4 % (на 8,4 млн. тонн) - до 256,8 млн. тонн. Другая причина - сокращение добычи нефти на ряде месторождений, ориентированных на морской транспорт, либо переориентация объемов на трубопроводный транспорт. Так, почти в 2 раза (примерно на 3,8 млн. тонн) снизилась перевалка нефти через терминал Варандей - до 3,91 млн. тонн из-за снижения добычи на месторождении Южное Хыльчуя, расположенном в Тимано-Печоре (Ненецкий АО), запасы которого оказались меньше прогнозных. Сократился объем перекачки нефти и через терминал КТК-Р в Новороссийске (почти на 9% - 31,8 млн. тонн (на 3 млн. тонн). В порту Приморск объем перевалки нефти снизился на 2 %. Почти на 1% снизился экспорт нефти через ООО «Спецморнефтепорт Козьмино» (до 15,2 млн. тонн). Однако перевалка нефти через порт Де Кастри (с месторождений Сахалина) выросла на 11,7% (до 7,8 млн. тонн), что связано с активным освоением сахалинских месторождений и развитием экспорта в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Особенность сахалинской нефти состоит в ее низкосернистости, а короткое транспортное расстояние позволяет конкурировать с ближневосточной нефтью в АТР. В 2012 году объем перевалки наливных грузов незначительно увеличился за счет ввода в эксплуатацию второй очереди трубопровода БТС-2 в порту Козьмино, а также терминала по перевалке наливных грузов в порту Усть-Луга.

Что касается перевалки сухогрузов, то увеличение грузооборота в анализируемый период произошло, в первую очередь, за счет роста перевалки грузов в контейнерах на Балтийском направлении, зерна в портах Черноморского бассейна, руды на Арктическом бассейне. В 2012 году на 13,9% увеличилась перевалка угля.

Необходимо отметить сохранение тенденции снижения доли перевалки отечественных внешнеторговых грузов через порты сопредельных государств. Ежегодно, в силу недостаточности специализированных мощностей, высокой стоимости перевалки груза и судозахода и ряда других причин, в зарубежные порты уходит около 90-110 млн. тонн российских грузов. Доля объема перевалки российских грузов за 2012 год в направлении портов стран Балтии и Украины от общего объема перевалки российских грузов уменьшилась и составила 15%. Однако доля перевалки российских грузов и минеральных удобрений в морских портах стран Балтии и Украины остается довольно высокой и составляет 49,6% и 46,8% соответственно.

Прирост объемных показателей – результат развития портов за счет строительства новых и реконструкции действующих мощностей, а также активизации стивидорной деятельности.

В десятку наиболее крупных морских портов по объемам перевалки грузов по итогам 2012 года входят Новороссийск, Приморск, Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Восточный, Мурманск, Ванино, Туапсе, Находка, Пригородное. На их долю приходится около 77% всего объема перевалки через морские порты России.

Более половины перерабатываемых в отечественных портах грузов – наливные – 315,3 млн.тонн, или 55%. Из общего объема переработки сухогрузы составляют 45%, или 251,8 млн.тонн.

Анализ грузооборота морских портов по видам перевозок показывает, что основную долю составляют экспортные грузы – 78%, на долю импортных приходится 9% грузооборота, транзитных – 7%, каботажных – 6%.

Начиная с 2010 года реализуются проекты федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010-2015 годы)», которая сформирована по проектному принципу.

В результате выполнения мероприятий Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России» в 2010-2015 годах будут введены современные высокотехнологичные механизированные перегрузочные комплексы мощностью 454 млн.тонн, в том числе по перегрузке:

1. Углеводородов – на 286 млн.тонн (П-ов Ямал, Мурманск (пос.Териберка), Усть-Луга (БТС-2), Тамань, Туапсе, Оля, ВСТО);

2. Сухогрузов – на 168 млн.тонн, а именно: угля (порты Мурманск, Высоцк, Тамань, Оля, Восточный, Ванино), зерна (порты Усть-Луга, Тамань, Оля, Владивосток, Ванино), а также контейнерные комплексы и универсальные причалы по переработке генеральных грузов (порты Архангельск, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Балтийск, Тамань, Туапсе, Сочи, Оля, Ванино, Сахалин, Петропавловск-Камчатский).

Значительное число мероприятий будет направлено на комплексное развитие транспортных узлов, где предусмотрено как строительство перегрузочных комплексов, так и железнодорожных и автомобильных подходов к портам (Мурманск, Калининград, Усть-Луга, Новороссийск, Тамань, Ростовский транспортный узел, Оля, Восточный, Ванино).

Согласно федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010-2015 годы)» к 2016 году планируется обеспечить перевалку грузов в объеме порядка 770-780 млн. тонн в год, в том числе создать резерв пропускной способности морских портов в 15%, что позволит переориентировать российские внешнеторговые грузы из портов сопредельных государств на российские порты, а также использовать его в моменты пиковых нагрузок в общей транспортной сети Российской Федерации.

Особое внимание будет уделено развитию глубоководных портов Мурманск, Усть-Луга, Калининград, Тамань, Восточный, Ванино. Эти порты планируется развивать как порты-хабы, в том числе для обслуживания международных транспортных коридоров.

Планируется обеспечить приток внебюджетных инвестиций за счет опережающей подготовки проектной документации и выработки механизмов финансирования проектов на условиях государственно-частного партнерства. Ожидается, что большое применение найдут механизмы концессии. Данная форма инвестирования широко применяется и признается в мире как наиболее успешная форма участия частного капитала.

Динамика объемов переработки грузов, ввода портовых мощностей в морских портах подробно представлены в Приложении 2.

Вместе с тем, с целью определения дальнейших точек роста и потенциальных возможностей по использованию портовой инфраструктуры проведем **анализ использования действующих перегрузочных комплексов.**

По состоянию на начало 2013 года в состав портового комплекса России входит 874 причала мощностью 846,2 млн. тонн, в том числе для наливных грузов – 138 причалов мощностью 479,4 (56,7%) млн. тонн, для сухогрузов – 736 причалов мощностью 366,8 млн. тонн (43,3%).

Из существующих причалов используются всего 806 причала мощностью 563,9 млн. тонн (или 66,6%), в том числе: для наливных грузов – 127 причалов мощностью 315,4 млн. тонн (или 55,9%), для сухогрузов – 679 причалов мощностью 248,5 млн. тонн (или 44,1%).

Анализ использования причалов (по мощностям) показывает, что порты Каспийского бассейна задействованы на 44,6%, Арктического на 52,9%, Балтийского на 42,6%, Азово-Черноморского на 67,9%, Дальневосточного на 70,3%.

В крупных морских портах с проектной мощностью более 20 млн. тонн, достаточно высокий процент незадействованных портовых мощностей наблюдается в порту Усть-Луга (46,4%), Туапсе (42,9%), Мурманск (40,1%), Большой порт Санкт-Петербург (30,03%).

В отношении специализированных причалов ситуация следующая. В настоящее время в морских портах используется 112 специализированных причала общей

мощностью 637,7 млн. тонн, из них используемая мощность составляет 432,5 млн. тонн, или 67%. В том числе в Арктическом бассейне действуют 9 специализированных причала мощностью 51,3 млн. тонн, в Балтийском – 40 ед. (265,3 млн. тонн), Азово-Черноморском – 36 ед. (189,2 млн. тонн), Каспийском – 5 ед. (10,0 млн. тонн), Дальневосточном – 22 ед. (121,9 млн. тонн).

Таблица 1

Использование причалов в морских портах по состоянию на 1 января 2013 года

Бассейн	Всего причалов				в том числе специализированных:			
	Количество, ед.	Мощность номинальная, млн. тонн	Фактически задействованная мощность в отчетном году, млн. тонн	% недействующих мощностей	Количество, ед.	Мощность номинальная, млн. тонн	Фактически задействованная мощность в отчетном году, млн. тонн	% недействующих мощностей
Арктический	131	72,9	38,5	<b>47,2</b>	9	51,3	16,9	<b>67,1</b>
Балтийский	207	303,8	207	<b>31,9</b>	40	265,3	179,4	<b>32,4</b>
Азово-Черноморский	216	259,1	176,1	<b>32,0</b>	36	189,2	127,5	<b>32,6</b>
Каспийский	38	22,3	9,9	<b>55,6</b>	5	10	5,5	<b>45,0</b>
Дальневосточный	282	188,1	132,3	<b>29,7</b>	22	121,9	103,2	<b>15,3</b>
<b>Всего по России</b>	<b>874</b>	<b>846,2</b>	<b>563,9</b>	<b>33,4</b>	<b>112</b>	<b>637,7</b>	<b>432,5</b>	<b>32,2</b>

На специализированных причалах переваливается порядка 75% от общего объема переработанных грузов в морских портах России, что показывает их высокую роль в работе морских портов. В том числе для сухогрузов этот показатель составляет чуть менее половины (47%) общего объема сухогрузов (по углю – 57,1%), а для наливных – приближается к 100%.

Несмотря на активное развитие морских портов в последнее время, следует признать, что в России, при наличии спроса, практически отсутствуют современные причалы способные принимать суда с осадкой до 18 метров, с производительностью погрузки до 3500 тонн в час или 150 контейнеров в час на 1 судно, современные рефтерминалы, терминалы СПГ и т.п.

Особенно ощущается нехватка угольных, контейнерных причалов, а также причалов для обслуживания рыбопромысловых судов.

В последнее время резко усугубилась ситуация рассинхронизации развития портов с возможностями железнодорожных и автомобильных подходов.

## 2.2. Особенности развития портов на различных морских бассейнах

Основная доля перегрузки грузов морских портов России приходится на Балтийский и Азово-Черноморский – в 2012 году соответственно 37% и 31 % общего объема перевалки. На долю портов Дальневосточного бассейна приходится 23%, Арктического бассейна – 7%, Каспийского – 2%.

При безусловном единстве всех морских портов как части единой транспортной системы работа и развитие портов в каждом морском бассейне имеют свои особенности.

### Арктический бассейн

На бассейне расположены семнадцать российских морских портов. Порты заняты, в основном, перевалкой внешнеторговых и каботажных грузов. Каботажные грузы составляют 21,9% в их грузообороте (по данным за 2012 год).

В 2012 году портами бассейна было переработано 38,7 млн. тонн грузов (6,8% от общего грузооборота российских портов), в том числе 8,5 млн. тонн каботажных грузов (26,7% от общего объема перевалки каботажных грузов в стране). Порты бассейна переваливают 4,7% наливных и 9,5% сухогрузов от общего грузооборота по этим видам грузов всех портов страны.

Порты бассейна можно условно разделить на три группы. К первой относятся порты Мурманск, Архангельск, Витино и Кандалакша имеющие железнодорожные

подходы, связанные с транспортной системой страны. Четыре этих порта переваливают 85,4 % грузов проходящих через бассейн. Ко второй – порты, обслуживающие потребности одной компании. Это Варандей и Дудинка.

К третьей группе относятся остальные 11 портов, которые расположены в местностях, где отсутствуют сухопутные коммуникации, и которые в настоящее время обеспечивают перевалку грузов для обеспечения жизнедеятельности населенных пунктов, в которых они расположены с ближайшими окрестностями. Их пропускная способность используется на 5-50 %, и предпосылок для увеличения грузовой базы и роста грузооборота нет.

Все порты Арктического бассейна (кроме незамерзающего Мурманска) большую часть года работают в условиях низких температур и покрытой льдом акватории. Поэтому для обеспечения нормальной работы необходимы портовые ледоколы. А доставка грузов в порты осуществляется под ледовой проводкой линейных ледоколов, в том числе атомных.

Через арктические порты проходят грузы «северного завоза», необходимые для обеспечения жизнедеятельности малых народов Севера и освоения природных богатств обширных северных территорий.

Наконец, ещё одной особенностью арктических портов являются их функции по обслуживанию Северного морского пути, которые существенно осложнятся при намечаемом росте перевозок грузов международного транзита по СМП, как по международному транспортному коридору. Порты вынуждены будут существенно расширить свои функции по обслуживанию судов (бункеровке, снабжению, аварийному ремонту и др.).

В перспективе арктические порты будут ориентированы на перевалку топливно-энергетических ресурсов (сырой нефти, нефтепродуктов, угля, сжиженного газа). При этом нефть и газ будут поступать в порты с шельфов северных морей. Для их перевалки построены порты Варандей, Харасавэй (портопункт) и строятся новые порты Сабетта и Териберка. Строительство новых портов осуществляется в труднодоступных районах, что требует намного больше инвестиций, чем строительство портов в других бассейнах.

К числу особенностей следует также отнести создание в крупнейшем порту Северного бассейна Мурманске портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ). Таких зон в российских морских портах в настоящее время всего две (вторая - в порту Советская Гавань).

### **Балтийский бассейн**

Как было отмечено, по суммарному объёму переваливаемых грузов порты Балтийского бассейна занимают первое место среди портов других морских бассейнов. Они сохраняют лидерство и в перспективе до 2030 г. Близость к наиболее развитым промышленным районам России и одновременно к европейским странам способствует тому, что через эти порты проходят потоки всей номенклатуры грузов.

На бассейне расположены семь российских морских портов: Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Высоцк, Выборг, Усть-Луга, Калининград и Пассажирский порт Санкт-Петербург. Балтийские порты заняты, в основном, перевалкой внешнеторговых и транзитных грузов. Каботажные грузы составляют менее 1% в их грузообороте.

В 2012 году портами бассейна было переработано 207,2 млн. тонн грузов (36,5% от общего грузооборота российских портов), в том числе 2,5 млн. тонн каботажных грузов (7,9% от общего объема перевалки каботажных грузов). Порты бассейна переваливают 41,8% наливных и 30,0% сухогрузов от общего грузооборота всех портов страны.

Порты Балтийского бассейна являются конечными пунктами российских участков международных транспортных коридоров «Восток-Запад» и «Север-Юг». В случае если по этим коридорам будет обеспечен перспективный грузооборот международного транзита (это будут преимущественно грузы в контейнерах), суммарный грузооборот этих портов значительно возрастет. Уже в краткосрочной перспективе основные грузопотоки пойдут через порты Усть-Луга (преимущественно сухогрузы и частично наливные) и Приморск (наливные грузы).

Между тем, крупнейший порт Балтийского бассейна Санкт-Петербург ограничен городскими постройками и магистралями и не имеет возможности расширять свою территорию. Поэтому развитие порта Санкт-Петербург осуществляется за счёт аванпортов (Бронка, Ломоносов, о. Котлин).

Особенностью Балтийского бассейна также является наличие анклавной Калининградской области, связь с которой осуществляется с помощью морской железнодорожной переправы Усть-Луга – Балтийск – порты Германии.

## **Азово-Черноморский бассейн**

По суммарному грузообороту морских портов Азово-Черноморский бассейн занимает второе место после Балтийского бассейна. На бассейне расположены двенадцать российских морских портов. Порты Азово-Черноморского бассейна являются конечными пунктами российского участка международного транспортного коридора «Север-Юг».

Порты бассейна переваливают грузы всей номенклатуры (наливные, навалочные, генеральные). Черноморские порты заняты, в основном, перевалкой внешнеторговых и транзитных грузов. Каботажные грузы составляют порядка 1,0 % в их грузообороте.

В 2012 году портами бассейна было переработано 176,7 млн. тонн грузов (31,2% от общего грузооборота российских портов). Порты бассейна переваливают 34,1% наливных и 27,5% сухогрузов от общего грузооборота по этим видам грузов всех портов страны.

Порты бассейна разделяются на три не равные группы. К первой относятся порты, расположенные на черноморском побережье, незамерзающие, способные принимать крупнотоннажные морские суда и имеющие потенциал для дальнейшего развития. Ко второй группе относятся порты Азовского моря. Замерзающие, мелководные, как правило, расположенные в городах и не имеющие перспектив развития, связанного с увеличением грузооборота. Третью группу составляют порты, расположенные в черноморских городах-курортах.

Основная масса грузов бассейна перерабатывается в портах Новороссийск (66,5%), Туапсе (10,1%), Ростов-на-Дону (6,3%) и Кавказ (5,3%). Остальные 8 портов бассейна перерабатывают только 11,9% грузов. По мере ввода в строй мощностей в новом черноморском порту Тамань доля азовских портов в грузообороте бассейна будет дальше снижаться.

Особая нагрузка ляжет на морские порты бассейна (прежде всего, на порт Сочи) в период зимних Олимпийских игр 2014 г. На побережье Чёрного и Азовского морей предусматривается развитие зоны отдыха, спортивных, курортных и оздоровительных объектов. Морским портам принадлежит важная роль в развитии морского туризма.

Работа отечественного морского транспорта в Азово-Черноморском бассейне осложняется попытками Турции в одностороннем порядке изменить режим судоходства по проливам Босфор и Дарданеллы. Задержки судов в Черноморских проливах приводят к серьёзным финансовым потерям. Косвенно это отражается и на работе морских портов.

## **Каспийский бассейн**

На бассейне расположены три российских морских порта: Астрахань, Оля и Махачкала. Порты перегружают, в основном, внешнеторговые и транзитные грузы. Каботажные грузы составляют 4,3% в их грузообороте.

В 2012 году портами бассейна было переработано 10,0 млн. тонн грузов (1,8% от общего грузооборота российских портов), в том числе 1,1 млн. тонн каботажных грузов (3,5% от общего объема перевалки каботажных грузов). Через Каспийские порты перегружается 1,7% наливных и 1,9% сухогрузов от общего грузооборота всех портов страны.

Особенности Каспийского бассейна обусловлены принципиальным изменением статуса Каспийского моря после распада СССР. Если в прошлом акватория, морское дно, биологические и сырьевые ресурсы Каспия принадлежали только двум странам – Советскому Союзу и Ирану, то в настоящее время на побережье Каспия находятся пять стран: Россия, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Иран. Интересы этих стран во многом не совпадают, и поэтому их согласование требует длительного переговорного процесса.

Каспийский бассейн оказался в регионе, где сосредоточены сразу несколько «горячих точек» (российский Кавказ; Карабах, служащий яблоком раздора между Арменией и Азербайджаном; Иран, вступивший в конфликт с мировым сообществом по вопросам ядерного оружия). Указанные обстоятельства препятствуют развитию морских портов Каспийского бассейна и организации перевозок по международному транспортному коридору «Север-Юг».

По оценкам ряда специалистов, потенциальный транзитный грузопоток по МТК «Север-Юг» между Индией и Ираном, с одной стороны, и странами Северной и Центральной Европы, с другой, может составить 35-40 млн. тонн в год, из которых примерно половина придётся на грузы в контейнерах.

## **Дальневосточный бассейн**

На бассейне расположены двадцать два российских морских порта. Порты заняты, в основном, перевалкой внешнеторговых и каботажных грузов. Каботажные грузы составляют 12,9 % в их грузообороте.

Более 75% грузооборота выполняют основные порты, расположенные в Хабаровском и Приморском краях – это Восточный, Находка, Владивосток, Ванино и Де-Кастри. Первые четыре порта входят в десятку самых крупных портов России и являются главными элементами железнодорожно-морских транспортных узлов. Паромная переправа Ванино-Холмск обеспечивает устойчивую связь острова Сахалин с материком: более 90% грузов, перегружаемых в этих портах, обращается в железнодорожно-морской системе.

В 2012 году портами бассейна было переработано 134,4 млн. тонн грузов (23,7% от общего грузооборота российских портов), в том числе 17,3 млн. тонн каботажных грузов (54,4% от общего объема перевалки каботажных грузов в стране). Порты бассейна переваливают 17,7% наливных и 31,2% сухогрузов от общего грузооборота по этим видам грузов всех портов страны.

Порты бассейна можно условно разделить на три группы. К первой относятся порты Восточный, Ванино, Владивосток, Находка и Посъет, связанные с транспортной системой страны железнодорожными подходами или трубопроводами. Пять этих портов переваливают более 70 % грузов, проходящих через бассейн. Ко второй – порты, связанные трубопроводами с шельфовыми месторождениями Сахалина – Пригородное, Де-Кастри, и обслуживающие потребности одной компании. Их грузооборот составляет более 20 % от грузооборота портов бассейна. К третьей группе относятся остальные 15 портов, которые расположены в местностях, где отсутствуют сухопутные коммуникации, и которые в настоящее время обеспечивают перевалку грузов для обеспечения жизнедеятельности населенных пунктов, в которых они расположены, с ближайшими окрестностями. Их пропускная способность используется на 10-50 %, и предпосылок для увеличения грузовой базы и роста грузооборота нет. Особняком стоит порт Зарубино, который имеет железнодорожные и автомобильные подходы, удачное расположение, возможности для развития и практически полностью не загруженные мощности.

Порты Дальневосточного бассейна обеспечивают перевалку грузов, необходимых населению обширных территорий, в том числе и труднодоступных, российского Дальнего Востока, а также вывоз товаров из этого региона и поступающих из других регионов России на внутренний и внешний рынки.

Особенности в работе и развитии портов Дальневосточного бассейна обусловлены их удалённостью от центральных областей России. В то же время эти порты находятся вблизи быстро развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Китая, Японии, Южной Кореи), с которыми Россия стремится укрепить внешнеторговые и другие связи. Порты Приморья являются конечными пунктами Международного транспортного коридора «Восток-Запад».

Кроме указанных выше, необходимо отметить особенности, характерные не для одного, а для двух-трёх морских бассейнов.

Так, ранее было сказано о необходимости мощных линейных ледоколов для обеспечения морских перевозок в Арктическом бассейне. В других бассейнах для обеспечения перевозок и работы портов в зимнее время также требуются ледовая проводка, хотя и не в таких масштабах, как в Арктическом бассейне. Например, зимой 2011-2012 гг. количество судов, застрявших во льдах Финского залива, доходило до 150. Для ледовой проводки этих судов были задействованы 14 дизель-электрических и один атомный ледокол «Вайгач». В конце января - начале февраля 2012 г. в Азовском море сложилась аномально тяжёлая для данного региона ледовая обстановка. Ледовая проводка судов осуществлялась четырьмя ледоколами ФГУП «Росморпорт».

Особенностями морских портов Балтийского и Черноморско-Азовского бассейнов является то, что они работают в условиях конкуренции с портами Украины и стран Балтии (Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии).

Особенностями портов Арктического и дальневосточного морских бассейнов является перевалка больших, по сравнению с портами других бассейнов, объёмов каботажных грузов.

### 2.3. Анализ конкурентоспособности российских морских портов

С целью оценки места отечественных портов на мировой арене, проведения сравнительного анализа и выявления их сильных и слабых сторон рассмотрим динамику мирового контейнерного грузооборота, а также воспользуемся одним из методов стратегического планирования – SWOT-анализом.

Всего в мире, согласно портовому справочнику Port Guide Fairplay, насчитывается около 9400 морских портов и терминалов, суммарный грузооборот всех морских портов мира в 2005 году оценивается ЮНКТАД в объеме 14,23 млрд.тонн. Российские порты, соответственно занимают менее 1% по количеству терминалов и около 4% по грузообороту. С учетом объема российских грузов, ежегодно следующих транзитом через порты сопредельных государств (страны Балтии и Украина), доля российских портов в мировом грузообороте приближается к 5%. Следовательно, по грузовому потенциалу морской торговли Россия входит в число 6 ведущих стран мира (наряду с КНР, США, Японией, Великобританией и Австралией).

Таблица 2

Объемы перевалки грузов через морских порты стран мира

Грузооборот портов	Страны
Более 1 млрд.тонн/год	Китай, США
От 500 до 1000 млн.тонн/год	Япония, Великобритания, Австралия, Россия
От 300 до 500 млн.тонн/год	Италия, Нидерланды, Сингапур, Испания, Франция, Индия, Бразилия
От 100 до 300 млн.тонн/год	Германия, Норвегия, ЮАР, Турция, Бельгия, Швеция, Дания, Греция, Украина, Мексика, Саудовская Аравия
От 50 до 100 млн.тонн/год	Канада, Финляндия, Ирландия, Португалия, Польша, Латвия, Эстония, Аргентина, Чили, Колумбия

Изменение мирового контейнерного грузооборота отражает общую динамику объемов мировой торговли. Одной из мировых тенденций является повышение уровня контейнеризации мировых морских перевозок генеральных грузов. Во многих ведущих портах мира контейнеры обеспечивают подавляющую часть всей перевалки генгрузов: в Роттердаме – 80%, в Гонконге – 87 %, в Сингапуре – 92%, в Гамбурге – 96%, в Лонг-Бич – 99%.

На страны Дальневосточного региона, страны Южной и Юго-Восточной Азии и страны Западной Европы в 2010-2015 г.г. сохранится более 70% мирового морского контейнерного трафика. Вклад остальных регионов в мировой морской контейнерный грузооборот намного скромнее и не превышает 10%.

При этом доля российских портов в мировом морском контейнерном грузообороте пока крайне незначительна: из 610,4 млн. TEU в морском мировом контейнерном грузообороте в морских портах России в 2010 г. было переработано 3,6 млн. TEU или менее 1%.

На текущий момент высокого напряжения достигла конкурентная борьба ведущих портов мира за привлечение контейнерных грузопотоков. Все более важным фактором успеха становится качество оказываемых услуг и уровень логистического сервиса.

Таблица 3

	Оборот контейнеров, млн. TEU в год
Port of Shanghai (Шанхай, КНР)	32,5
PSA Port of Singapore (Сингапур)	31,7
.....	...
Port of Rotterdam (Роттердам, Нидерланды)	11,9
Port of Los-Angeles (Лос-Анджелес, США)	8,1
Port of New York & New Jersey (Нью-Йорк, США)	5,7
Порты России	5,1

Таким образом, представляется целесообразным уделять особое внимание повышению качества оказываемых услуг в морских портах и наращиванию портовых

мощностей, в том числе специализированных, ориентируясь на современные мировые достижения и разработки.

С целью оценки факторов и явлений, влияющих на конкурентоспособность морских портов рассмотрим эти факторы, распределив на четыре категории: strengths (сильные стороны), weaknesses (слабые стороны), opportunities (возможности) и threats (угрозы).

Таблица 4

	Положительное влияние	Отрицательное влияние
Внутренняя среда	<p><b>Strengths (сильные стороны)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Порты стратегически важны для устойчивого развития российской экономики</li> <li>• Хорошо развитая сеть морских портов с достаточными мощностями и высоким уровнем покрытия системами обеспечения безопасности мореплавания</li> <li>• Во многих портах естественные глубины и круглогодичная навигация</li> <li>• Возможность взаимодействия со всеми видами транспорта (ж/д, авто, внутренний водный)</li> <li>• Развитая железнодорожная инфраструктура</li> <li>• Современная инфраструктура</li> <li>• Близость центров потребления и производства массовых грузов к некоторым портам</li> <li>• Рост грузооборота</li> <li>• Развитие контейнерных перевозок путем создания современных контейнерных терминалов в портах</li> <li>• Устойчивое финансовое состояние</li> <li>• Квалифицированная рабочая сила и управленческий персонал</li> <li>• Многолетний опыт</li> <li>• Строительство портовых мощностей на Таманском полуострове, полуострове Ямал (Сабетта) и полное развитие Усть-Луги</li> <li>• Возможность использования механизмов государственно-частного партнерства</li> <li>• Создание современных логистических комплексов вблизи портов, транспортных узлов и портов-хабов</li> <li>• Создание свободных портовых экономических зон</li> </ul>	<p><b>Weaknesses (слабые стороны)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Географическая удаленность и разрозненность портов</li> <li>• Необходимость постоянного проведения дноуглубительных работ в портах</li> <li>• Наличие узких мест на подходах к портам со стороны ж/д и автомобильных дорог</li> <li>• Неудовлетворительное техническое состояние портовых сооружений и оборудования</li> <li>• Нехватка обеспечивающего флота</li> <li>• Общие объемы перевалки ниже среднемировых</li> <li>• Низкая скорость обработки грузов</li> <li>• Низкая степень контейнеризации грузопотоков</li> <li>• Устаревшие организационные структуры</li> <li>• Несовершенство законодательства в части морских портов</li> <li>• Сложная процедура таможенного оформления грузов</li> <li>• Недостаточные инвестиции в обновление портовой инфраструктуры</li> <li>• Неразвитость механизмов государственно-частного партнерства</li> <li>• Низкий уровень инноваций, новых портовых технологий</li> <li>• Высокие затраты на энергообеспечение портов</li> <li>• Плохая экологическая ситуация</li> </ul>

	<b>Opportunities (вероятные факторы, дающие дополнительные возможности по достижению цели)</b>	<b>Threats (вероятные факторы, которые могут осложнить достижение цели)</b>
Внешняя среда	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Выгодное географическое положение – расположение на пересечении международных транспортных коридоров, а также большой транзитный потенциал</li> <li>• Конкуренентоспособные тарифы</li> <li>• Развитие транспортных коридоров</li> <li>• Примыкание к странам АТР</li> <li>• Использование потенциала Северного морского пути, и как следствие, существенное сокращение транспортных расходов и сроков доставки товаров по сравнению с традиционными маршрутами</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Низкий процент использования транзитного потенциала</li> <li>• Негибкость тарифной политики</li> <li>• Наличие конкуренции, прежде всего со стороны портов сопредельных государств</li> <li>• Создание контейнерных терминалов в портах Болгарии, Румынии, Украины и стран Балтии</li> </ul>

На данном этапе анализа можно отметить, что отечественные порты имеют значительное количество сильных сторон, позволяющих достигнуть основной цели развития портов – полного удовлетворения потребностей российской экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним.

Вместе с тем, отдельное внимание следует уделить факторам и рискам, сдерживающим развитие отечественных портов. Под факторами и рисками, сдерживающими развитие морских портов, в целях настоящей работы понимаются задачи, не имеющие решения традиционными, привычными методами.

Все факторы и риски можно ранжировать и разделить на внешние и внутренние. Внешние риски – это риски, связанные с природными явлениями, макроэкономической ситуацией, реализацией внешней политики государств, в т.ч. посредством принятия актов международного права, и находятся вне прямого ведения Российской Федерации. Управление внешними рисками может быть лишь опосредованным (например, через участие Российской Федерации в международных организациях высшего уровня). К таким рискам относятся:

1. Макроэкономические риски связаны с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, кризиса банковской системы, спада в промышленности и т.д. Например, как было отмечено выше, Каспийский бассейн оказался в регионе, где сосредоточены сразу несколько «горячих точек», что препятствует развитию морских портов данного бассейна.

2. Критическим фактором для развития морских портов остаются мировые цены на энергоносители, которые вместе с продукцией металлургических предприятий формируют основную часть российских грузопотоков.

3. Недружественные действия в отношении России со стороны других государств. В настоящее время основные транспортные экспортные мощности страны сконцентрированы в западноевропейской части России – прежде всего на Черном и Балтийском морях. К сожалению, по обоим этим направлениям существует высокая вероятность недружественных действий со стороны Турции и альянса прибалтийских государств по дальнейшему ужесточению режима судоходства для перевозимых российских грузов, что, в свою очередь, поставит под сомнение успешную реализацию ряда крупных инфраструктурных проектов (порты Приморск, Высоцк, Усть-Луга, Темрюк, Кавказ, проект КТК и т.д.). Снизить негативные последствия данной группы рисков можно за счет поэтапной диверсификации и развития инфраструктуры, обеспечивающей экспортно-импортные перевозки на северном, дальневосточном и каспийском направлении.

4. Геополитические риски. Успешная интеграция России в международную транспортную систему во многом зависит от стабильной политической ситуации в соседних с нашей страной регионах. В частности, реализация проекта развития международного транспортного коридора «Север-Юг», проходящего через территорию Ирана, может быть поставлена под угрозу в случае резкого ухудшения отношений и начала военного конфликта между Ираном и США. Аналогичным образом ухудшение

отношений с нашими соседями на Дальнем Востоке может привести к снижению привлекательности и конкурентоспособности Транссибирской магистрали.

Внутренние риски – риски, связанные с экономической и политической ситуацией внутри страны, риски производственного, инвестиционного и коммерческого характера. Влияние внутренних рисков является более предсказуемым, т.к. зависит от последовательности реализации внутренней политики Российской Федерации. При определении основных параметров развития морских портов можно говорить о том, что влияние такого рода рисков может быть снижено, в том числе путем реализации хозяйствующими субъектами законодательных инициатив. К таким рискам относятся:

1. Ограничения по развитию портовой и припортовой инфраструктуры. Расположение портов в границах населенных городов привело к невозможности их дальнейшего развития – строительства портовой инфраструктуры, реконструкции подъездных железнодорожных и автомобильных путей, создания необходимых логистических центров.

В силу того, что порты не являются обособленными объектами, обеспечивающими транспортировку грузов, существенное влияние оказывают другие звенья транспортно-логистической цепочки. Вопросы регулирования уровня железнодорожного тарифа критическим образом влияют как на фактическое функционирование портов, так и на перспективы дальнейшего развития. Определенным сдерживающим фактором развития портов является неприсоединение России к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) хотя бы отдельными участками железнодорожных путей, примыкающих к портовым паромным комплексам. Кроме того, портовики считают, что главным фактором, снижающим пропускную способность почти всех крупных морских портов, является недостаточная пропускная способность железнодорожных подходов. В то же время железнодорожники обвиняют портовиков в длительных простоях вагонов и даже целых железнодорожных составов (проблема «брошенных поездов»). Здесь имеет место столкновение противоположных интересов представителей разных, хотя и тесно взаимодействующих, видов транспорта.

Решение этой проблемы возможно только путём использования новых методов управления транспортным процессом, основанных на принципах логистики. Инструментом реализации этих методов являются транспортные узлы и логистические центры на базе морских портов.

Роль транспортных узлов возрастает ещё и потому, что сегодня порт не является единым предприятием, как это было в прошлом. Погрузочно-разгрузочные и другие работы в портах выполняют разные стивидорные и прочие самостоятельные компании. А это существенно усложняет управление производственным процессом, в частности, взаимодействие с железной дорогой.

Разумеется, только методами оперативного управления решить данную проблему невозможно. Железнодорожные подходы к морским портам практически на всех бассейнах действительно отстают от развития производственных мощностей портовых перегрузочных комплексов. Необходимо при разработке стратегий и программ развития транспортной системы страны предусматривать сопряжённое развитие морских портов и железнодорожных и автомобильных подходов к ним.

2. Дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы). Дефицит вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов.

3. Неудовлетворительная организация функционирования пунктов пропуска через государственную границу. Отсутствие развитой инфраструктуры, низкое техническое оснащение пунктов пропуска приводит к увеличению продолжительности оформления таможенных процедур и, как следствие, снижает конкурентоспособность отечественных портов.

4. Отклонение от сбалансированного и рационального использования средств на развитие инфраструктуры морских портов. В отличие от дореформенного периода, когда все финансовые ресурсы были централизованы, в настоящее время строительство портовых объектов осуществляется как за счёт бюджетных средств, так и за счёт средств частных инвесторов. Координация действий участников крупных проектов, нередко имеющих разные интересы, является сложной управленческой задачей.

5. Сокращение бюджетного финансирования. Несмотря на планируемое увеличение объема частных инвестиций в транспортный комплекс, часть стратегически и социально важных проектов не может быть реализована без участия бюджетов всех

уровней – это улучшение работы государственного сектора транспортной отрасли (дорожное хозяйство, аэродромная инфраструктура, ледокольный флот, гидросооружения, обновление государственных топографических карт и т.д.), а также создание условий для привлечения частных инвестиций и увеличения их доли. Соответственно выполнение запланированных показателей бюджетных расходов в транспортном секторе является ключевым фактором достижения поставленных целей.

6. Вопросы дальнейшего совершенствования тарифной политики. Структура и уровень портовых сборов, целесообразность продолжения унификации железнодорожных тарифов в направлении морских портов и сухопутных погранпереходов.

7. Законодательные риски. Эффективное и динамичное развитие транспортной отрасли, конкурентоспособность российских транспортных предприятий во многом будут зависеть от применения и адаптации ряда важнейших федеральных законов. Среди них можно выделить законы «О транспортной безопасности», «О концессионных соглашениях», «О морских портах в Российской Федерации...» и т.д. Непринятие в развитие этих законов подзаконных актов, раскрывающих такие возможности, станет серьезным препятствием для реализации стратегических целей развития морских портов. Несовершенство федеральных законов «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», «О внесении изменений в федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» в части создания портовых особых экономических зон на территории морских портов снижает их конкурентоспособность по отношению к портам сопредельных государств. Сохраняется правовая неопределенность в вопросах резервирования и использования земельных участков для строительства и реконструкции портов, включая вопросы установления границ территорий и акваторий морских портов и отнесения занимаемых ими территорий к категории земель транспорта.

8. Техногенные и экологические риски, риски природных катаклизмов. Любая крупная техногенная или экологическая катастрофа, вероятность которой повышается по мере износа транспортной инфраструктуры, судового и подвижного состава, возможные лавинообразные отказы действующего оборудования потребуют серьезных дополнительных капиталовложений, что приведет к отвлечению средств с других объектов транспортной системы. Кроме того, на ликвидацию последствий экологических аварий (в частности, разливы нефтепродуктов) и на компенсационные выплаты также требуются значительные затраты. Риски природных и экологических катаклизмов должны быть учтены при развитии объектов через оценку вероятности и масштабов повреждения объектов морской транспортной инфраструктуры и транспортных средств вследствие землетрясений, цунами и других природных катаклизмов.

В последние годы риски подобных происшествий повысились в связи с увеличением вероятности террористических действий. В числе побочных последствий таких происшествий можно ожидать снижения инвестиционной привлекательности и рейтинга доверия к транспортной отрасли со стороны кредитных организаций и международных финансовых институтов. В результате технического прогресса возможны также качественные изменения в структуре транспортной системы, которые могут привести к структурным изменениям в самом транспортном комплексе, к смещению спроса на определенные виды транспорта.

#### **2.4. Сценарии развития морских портов<sup>1</sup>**

В целях достижения целевых показателей развития транспортного комплекса и снятия транспортных инфраструктурных ограничений развития экономики страны необходимо обеспечить опережающее развитие транспортного комплекса. По оценке Минэкономразвития России и Минтранса России, темпы роста инвестиций в транспортный комплекс должны быть выше, чем в среднем по экономике на 5-7 п. пунктов. В долгосрочной перспективе прогнозируется сохранить государственную поддержку развития транспортного комплекса. Одним из инструментов развития инфраструктуры и преодоления дефицита финансирования инвестиций в развитие

---

<sup>1</sup> Описание сценарных условий развития морских портов приведено в соответствии с предложениями по корректировке Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года (по состоянию на декабрь 2012 года).

транспорта станет увеличение соответствующих расходов из федерального и региональных бюджетов с 1,2% ВВП в 2010 году до 2-2,1% в 2030 году.

Развитие морских портов смоделировано на основе сценариев развития транспортного комплекса, разработанных в двух вариантах - консервативном (энерго-сырьевом) и инновационном.

Наряду с тем, что во многом базовые условия обоих сценариев для морских портов идентичны, можно выделить ряд особенностей, характеризующих те или иные тенденции. В первую очередь, по характеру грузовой базы, а также по смежным ограничениям и финансовому обеспечению.

Анализ показывает, что с высокой степенью вероятности на мировом сырьевом рынке в период до 2030 года существенных структурных изменений не произойдет и российские углеводороды будут оставаться основным, перерабатываемым в морских портах грузом. В этой связи преобладающей тенденцией развития морских портов до 2030 года будет развитие портовой инфраструктуры, главным образом, для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта, реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг.

Вместе с тем, **консервативный (энерго-сырьевой) вариант (En)** предполагает следующие особенности:

- реализация крупномасштабных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном шельфе;

- продолжение диверсификации направлений экспортных поставок российских углеводородов и создание соответствующей инфраструктуры;

- рост экспорта СПГ на европейский рынок и страны АТР;

- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны;

- увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;

- увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья (нефтепродуктов, концентратов, химических грузов, металлов и т.д.), а также продукции машиностроения;

- Дополнительный импульс получит развитие транспорта в Арктической зоне.

Реализация данного сценария будет осуществляться в основном в рамках системы крупных проектов по развитию транспортной системы энерго-сырьевой специализации (Нижнее Приангарье, Читинская область, зона БАМ) и развитию подъездных путей к портам и портовым зонам. При этом данный сценарий учитывает более низкий спрос на энергоносители со стороны мировой экономики, а также замедление темпов роста мировой торговли в связи с сохранением влияния глобального кризиса и низкую степень реализации транзитного потенциала России.

**Инновационный вариант (Inn)** предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны (в том числе морских портов), которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации энерго-сырьевого варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Для инновационного варианта сохраняется ряд особенностей, характерных для энерго-сырьевого варианта. В тоже время отличительными особенностями развития транспортной системы по инновационному варианту станут:

- значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики, темпы роста которых будут в 2,5 раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов;

- повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;

Развитие морских портов наряду с задачами обеспечения перевозок массовых грузов, в том числе экспортных, будет все в большей степени ориентироваться на повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев и усиление взаимодействия в рамках обеспечения эффективных логистических цепочек товародвижения.

При этом важнейшее значение будет иметь "инфраструктурный эффект" формирования городских агломераций, связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов, в том числе на базе морских портов. Такие морские порты будут выступать базой формирования территориально-производственных кластеров и «точками роста» регионов.

Морские порты будут развиваться по так называемому «роттердамскому образцу», когда порт неразрывно связан с удаленными железнодорожными узлами и транспортно-логистическими комплексами. Для этого потребуются развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов.

Региональные аспекты развития транспортной системы страны будут связаны с созданием сети конкурентоспособных инновационных кластеров, новых региональных центров экономического развития на Дальнем Востоке и Юге России, преодолением отставания депрессивных регионов, развитием туристско-рекреационных зон на Черноморском побережье (особенно в связи с проведением XXII Олимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи), в районах Севера и др.

Важную роль будет играть развитие Северного морского пути, прежде всего для осуществления коммерческих перевозок, с созданием соответствующей инфраструктуры на северном побережье России.

Различия в сценариях развития морских портов, преимущественно, заключаются в наличии таких ограничивающих фактов как: синхронность развития смежных видов транспорта (ж/д, автомобильный и внутренний водный), ресурсное обеспечение (сохранение или сокращение существующих темпов, прежде всего, бюджетного финансирования) и инвестиционный климат (готовность инвесторов в реализации крупных инфраструктурных проектов).

Инновационный сценарий характеризуется значительным повышением расходов на развитие транспортной инфраструктуры, и следовательно, снятием ограничений в сухопутной зоне на подходах к портам. При этом данный сценарий предполагает значительно более сложную модель управления развитием транспорта и для государства, и для бизнеса. Он связан с инвестированием в высокотехнологичные проекты и развитие человека с параметрами, далеко выходящими за сложившиеся на рынке среднесрочные пределы окупаемости.

Инновационный сценарий характеризуется значительным усилением требований к экологичности и энергоэффективности развития транспорта.

Реализация инновационного сценария позволит не только преодолеть инфраструктурные ограничения экономического роста, но и обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы страны и удовлетворить возрастающий спрос на транспортные услуги.

Необходимо отметить, что, скорее всего, существенные структурные различия между рассматриваемыми сценариями появятся после 2020 года.

С одинаковой степенью вероятности при различных сценариях большое внимание будет уделено обеспечению комплексной безопасности и устойчивости функционирования морских портов, включая повышение безопасности мореплавания, а также снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

В соответствии с рассмотренными сценарными вариантами определены параметры перспективного развития морских портов на долгосрочный период, которые приведены в следующем разделе.

### **III. Определение параметров перспективного развития морских портов на период до 2015-2020-2030 года**

#### **3.1. Цели и задачи развития морских портов**

**Основная цель реализации Стратегии** развития инфраструктуры морских портов – удовлетворение потребностей российской экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним путем формирования инновационной инфраструктуры морских портов, интеграции их в транспортные узлы при стимулирующей роли государства по их комплексному развитию.

Под конкурентоспособностью понимается увеличение портовых мощностей и объемов перевалки грузов через отечественные порты, повышение качества

оказываемых услуг, снижение удельной стоимости перевалки тонны груза и стоимости судозахода в отечественные порты.

Достижение данной цели позволит удовлетворить потребности российской экономики в услугах морских портов по обеспечению перевалки грузов во всех направлениях (экспорт, импорт, транзит, каботаж) за счет реконструкции имеющихся и строительства новых мощностей, привлечения инвестиций в российские порты и обеспечение их комплексного развития.

Оказание всех портовых услуг к 2030 году должно выйти на качественно новый уровень, прежде всего по вопросам комплексной безопасности мореплавания в акваториях морских портах и на подходах к ним. Реализация данной цели позволит достичь безопасного уровня функционирования портовой инфраструктуры, соответствующего международным и национальным требованиям, повысить безопасность мореплавания в акваториях морских портах и на подходах к ним, экологическую и антитеррористическую безопасность.

Для достижения основных целевых ориентиров Стратегии, необходимо решение следующих основных **задач развития морских портов России**:

1. Увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры;
2. Обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта;
3. Создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов;
4. Совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства.

### **Задача 1. Увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры**

Дальнейшее наращивание производственной мощности российских морских портов, обусловлено следующими причинами:

- ростом потребности развивающейся и расширяющейся внешнеторговые связи российской экономики в морских перевозках грузов и, соответственно, в перевалке их в портах, объёмы которой по прогнозным оценкам к 2030 г. достигнут 1,0-1,3 млрд. тонн;

- необходимостью и целесообразностью переориентации некоторой части грузопотоков из портов сопредельных стран на российские порты;

- вероятным предстоящим ростом перевозок грузов международного транзита по российским участкам международных транспортных коридоров (МТК) на направлениях "Восток-Запад" и "Север-Юг", а также по трассам Северного морского пути (СМП).

В связи с этим одной из важнейших задач развития морской портовой инфраструктуры является наращивание мощностей причалов, причальных глубин, совершенствование механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочной техники, развитие портовой сети железнодорожного транспорта, автодорог, конвейерного и трубопроводного транспорта, обеспечивающих наиболее рациональное взаимодействие видов транспорта в транспортных узлах, прямых грузовых операций.

Крайне важным является необходимость повышения коэффициента использования уже действующих причалов путем рационального распределения грузопотоков и реконструкции мощностей под определенные виды грузов.

### **Задача 2. Обеспечение безопасного функционирования и развития морской портовой инфраструктуры и морского транспорта**

Для повышения комплексной безопасности и устойчивого развития и функционирования транспортной системы необходимо обеспечить надежность и безопасность функционирования морского транспорта:

- достичь современных мировых стандартов в области обеспечения безопасности инфраструктуры в портах, современных мировых стандартов в области обеспечения безопасности мореплавания (включая бесперебойное ледокольное обеспечение в замерзающих портах и пересмотр нормативно-правовой базы и организации работ ледокольного флота с учетом климатических и географических условий);

- повысить эффективность противодействия террористическим атакам, сформировать систему охраны и антитеррористической защищенности в соответствии с требованиями Международной морской организации;

– обеспечить защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

– обеспечить безопасность функционирования морской портовой инфраструктуры при воздействиях техногенного и природного характера.

Все это позволит повысить уровень безопасности судоходства на морских путях, подходных каналах и в акваториях портов, снизить количество аварийных случаев на морском транспорте и минимизировать их последствия.

Повышение уровня безопасности судоходства и транспортной безопасности на территориях и акваториях морских портов осуществляется по следующим направлениям:

1) В сфере обеспечения безопасности судоходства:

Развитие и поддержание на высоком уровне навигационно-гидрографического обеспечения подходов и акваторий морских портов, в том числе регулярное проведение гидрографических работ (промер) и оптимизация путей движения судов, работы систем судовых сообщений (GOFREP, BarentsRep).

Оптимизация районов лоцманской проводки и обеспечения лоцманскими услугами морских портов.

Ввод в эксплуатацию необходимого количества судов обеспечивающего флота (ледоколов, буксиров, аварийно-спасательных судов, гидрографических, лоцмейстерских, лоцманских, экологических и др.), создание и поддержание на должном уровне береговых систем обеспечения безопасности мореплавания, поиска и спасания, связи.

Создание системы среднесрочного и долгосрочного прогнозирования опасных явлений, нарушающих нормальное функционирование портов, с целью совершенствования системы долгосрочного планирования морских и портовых операций и улучшения координации действий различных портовых служб по обеспечению нормального функционирования порта (ледокольный флот, лоцманская служба, буксирная служба и прочее).

Создание и поддержание на должном уровне информационных систем наблюдения за судоходством (РИСС, MoPe и т.д.), международное сотрудничество в сфере глобального наблюдения за судоходством (SafeSeaNet, HELCOM-AIS, BlackSea – AIS).

Создание современной организационно-технической системы аварийно-спасательного обеспечения на акватории Северного морского пути.

Развитие материальной базы для подготовки квалифицированных специалистов в области эксплуатации морского транспорта в соответствии с международными стандартами.

2) В сфере обеспечения антитеррористической безопасности:

Разработка и реализация надежной и эффективной системы мер по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в морских портах от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность морского транспорта.

Гармонизация российского законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности с ратифицированной Российской Федерацией Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года.

Широкое внедрение передовых технологий, специализированного оборудования и инновационных инженерно-технических средств выявления и предупреждения угроз безопасности объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам.

Развитие материально-технической базы для профессиональной подготовки персонала, непосредственно связанного с обеспечением антитеррористической защищенности объектов морской транспортной инфраструктуры.

3) В сфере повышения уровня защиты окружающей природной среды:

Обеспечение реализации требований международных договоров в области защиты морской среды, одной из договаривающихся сторон которых является Российская Федерация.

Повышение ответственности административных органов управления морскими портами за состояние и качество морской среды в акватории порта.

Закрепление за административными органами морских портов ответственности по мониторингу и контролю качества предоставления услуг по приему судовых отходов в морских портах, разработке и периодическому обновлению планов управления утилизации судовых отходов в морских портах.

Разработка нормативно-правового документа о порядке организации производственного экологического контроля и мониторинга в морских портах,

согласующегося с федеральным законом «Об охране окружающей среды» и Техническим регламентом о безопасности объектов морского транспорта, способствующего их реализации.

Разработка системы гидрометеорологических, гидрохимических и экологических наблюдений (в том числе с использованием дистанционных методов) на акватории и в непосредственной близости к акватории порта, для обеспечения данными мероприятий, проводимых в рамках экологического мониторинга.

Разработка порядка использования средств, получаемых от экологического сбора, на поддержание и обновление технических средств по приему и переработке судовых отходов.

Создание системы реагирования на разливы нефти и других вредных веществ в восточном районе Арктики.

Разработка экономических механизмов стимулирования перехода субъектов отрасли на экологические чистые и энергосберегающие технологии, включая переход на альтернативные источники энергии, береговое энергоснабжение транспортных судов при стоянке в порту.

Использование механизма государственно-частного партнерства в инвестиционных проектах по созданию в портах технических средств для приема судовых отходов.

Проведение комплексной оценки соответствия существующей ситуации в Российской Федерации с положениями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), результатов внедрения в России кодекса ОСПС.

Проведение периодических комплексных учений по отработке действий всех заинтересованных органов государственного и регионального управления, силовых и коммерческих структур по предупреждению и нейтрализации угроз безопасности невоенного характера на море и в прибрежных районах во всех морских бассейнах.

### **Задача 3. Создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов**

Повышение уровня конкурентоспособности отечественных морских портов возможно путем:

– *Усиления инновационной составляющей в развитии морских портов, оснащение их новейшими техническими средствами, прогрессивными технологиями, современными электронными системами управления технологическими и информационными процессами, обновления служебно-вспомогательного флота.*

Одним из наиболее эффективных направлений в области инноваций является активное внедрение логистических транспортно-технологических систем. Транспортная система России пока ещё значительно отстаёт от передовых стран в области перевозки грузов укрупнёнными единицами по схеме «от двери до двери». Например, производственная мощность контейнерных терминалов в российских морских портах составляет лишь 30% от суммарной мощности перегрузочных комплексов для обработки генеральных, как правило, подлежащих контейнеризации, грузов. Отсюда следует необходимость активного внедрения передовых технологий перевозки и перевалки в портах грузов укрупнёнными местами. Кроме того, актуальной задачей является обновления в портах подъёмно-транспортного оборудования и повышение доли оборудования российского производства.

Особое место приобретут в дальнейшем такие механизмы как создание технологических платформ и формирование региональных территориальных кластеров на базе морских портов.

Одним из направлений повышения конкурентоспособности, а главным образом, безопасности мореплавания в порту является строительство, обновление и «омоложение» судов служебно-вспомогательного флота, доведение среднего возраста судов до 15 лет.

– *Формирования инфраструктуры для обработки крупнотоннажных судов.*

Увеличение диапазона обрабатываемых судов позволит грузовладельцам выбирать наиболее выгодные транспортно-логистические схемы доставки грузов, что повышает привлекательность порта с точки зрения снижения транзакционных издержек.

– *Организации портовых особых экономических зон (ПОЭЗ).*

Налоговые льготы, применяемые в ПОЭЗ, способствуют привлечению инвестиций в развитие портовой инфраструктуры и внедрение передовой техники и прогрессивных технологий. А это, в свою очередь, является важным фактором привлечения к порту грузопотоков. К настоящему времени ПОЭЗ созданы только в двух российских портах –

Мурманске и Советской Гавани. Необходимо распространить этот опыт и на другие порты, через которые проходят наиболее важные грузопотоки, имеющие стратегическое значение для экономики России.

– *Совершенствования тарифной политики.*

Развивая портовую инфраструктуру, тем самым создаются привлекательные условия для захода судов в отечественные порты. Поддержание портовых сборов, тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними услуги и иных, оказываемых в морском порту услуг на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность портов, способствует увеличению судозаходов в порты. Совершенствование тарифно-ценового регулирования на весь спектр услуг субъектов естественных монополий в морских портах должно базироваться на следующих принципах:

- в настоящее время в морских портах государственное регулирование цен распространяется только на услуги, оказываемые в сферах деятельности субъектов естественных монополий;
  - полный переход от модели «издержки – плюс» (полное возмещение всех понесенных обоснованных затрат плюс обеспечение рентабельности) к модели определения предельного уровня цены («pricescaps») на длительный период;
  - раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности субъектов регулирования;
  - в ближайшем будущем - постепенный отказ от регулирования тарифов на погрузочно-разгрузочные работы, в связи с развитием конкуренции на рынках, а также на услуги по предоставлению причалов и хранению грузов в морских портах.
- *Привлечения в отечественные порты рациональной доли отечественной грузовой базы, перегружаемой в портах сопредельных государств.*

Несмотря на относительно невысокую долю портов сопредельных стран в суммарном объёме перевалки российских грузов (17,1% в 2011 г.), по отдельным грузам эта доля всё еще неоправданно высока. Так, в 2011 г. в портах стран Балтии было перегружено около 56% угля и 54% минеральных удобрений, тяготеющих к портам Балтийского бассейна, а в портах Украины – более 48% угля и 51% минеральных удобрений, тяготеющих к портам Черноморского бассейна. В портах сопредельных стран переваливаются также значительные объёмы российских нефтепродуктов и тарно-штучных грузов.

Вместе с тем, необходимость переключения всех российских грузопотоков из портов сопредельных стран на российские порты не так очевидна. В настоящее время порты Украины и стран Балтии не представляют угрозы транспортной независимости России, как это было в 90-е годы. Сегодня эти порты рассматриваются как обычные конкуренты на рынке транспортных услуг. Поэтому нет необходимости доводить их долю в перевалке российских грузов до мизерной, а тем более нулевой, величины. Напротив, России выгодно некоторую часть внешнеторговых грузов переваливать в зарубежных портах по следующим причинам:

использования подобного подхода как действенного средства укрепления и дальнейшего развития экономических связей с соседними странами – бывшими союзными республиками;

экономии средств на строительство перегрузочных комплексов в отечественных портах. К тому же зачастую бывает трудно найти место на побережье, удовлетворяющее всем требованиям, предъявляемым к перегрузочному комплексу, включая ограничения по безопасности, экологии и др.;

использования зарубежных портов в качестве резервных мощностей в случаях непредвиденных «пиковых» загрузках российских портов.

#### **Задача 4. Совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства**

Реализация намеченных целей, а также вышеперечисленных задач, невозможны без совершенствования государственного управления в сфере морского портового хозяйства.

В первую очередь, роль государства очевидна в таком вопросе как стимулирования привлечения частных инвестиций в портовую инфраструктуру. Широкое использование различных форм государственно-частного партнёрства (ГЧП) при строительстве объектов портовой инфраструктуры позволяет снизить нагрузку на бюджетные средства за счёт привлечения ресурсов частных инвесторов, рационально

распределить риски между партнёрами и одновременно снизить вероятность их возникновения, наиболее эффективно использовать средства за счёт участия в проектах высококвалифицированных управленческих кадров и усиления контроля со стороны государства.

Кроме того, государственное присутствие необходимо в таких вопросах как:

повышение доступности услуг для пассажиров и туристов, включая инвалидов и людей с ограниченными возможностями;

повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы в морских портах;

организация современной многоуровневой и многофункциональной автоматизированной системы управления работой и развитием морских портов;

организация гораздо более тесного и продуктивного, чем в настоящее время, взаимодействия с наукой, в первую очередь, отраслевой наукой;

дальнейшее совершенствование системы управления портовым хозяйством страны и нормативно-правового обеспечения портовой деятельности;

регулирование социальных и трудовых отношений.

### **3.2. Целевые индикаторы реализации Стратегии**

Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года (актуализированная редакция) предусмотрено увеличение более чем в два раза объема грузооборота отечественных морских портов (до 1013,4 – 1196,1 млн. тонн в зависимости от сценария развития) и прирост портовых мощностей на 564-850 млн. тонн (к базе 2012 года). Данные значения приняты в качестве ключевых показателей, ориентируясь на которые разработаны целевые индикаторы реализации Стратегии, соответствующие поставленным задачам.

Задача 1. Увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры

1. Объем перевалки грузов в морских портах, млн. тонн;
2. Объем портовых мощностей, млн. тонн;
3. Коэффициент использования перегрузочных комплексов (в долях от единицы или в %);

Задача 2. Обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта

4. Уровень охвата морских портов и подходов к ним:
  - 4.1. береговыми средствами обеспечения безопасности мореплавания, %;
  - 4.2. средствами АСГ и ЛРН-готовности, %;
  - 4.3. средствами по сбору и утилизации отходов, %;

Задача 3. Создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов

5. Суммарная валовая вместимость судов, заходящих в морские порты, GT;
6. Соотношение портовых сборов на 1 тонну грузооборота морских портов, руб./тонн;
7. Доля российских внешнеторговых грузов, перерабатываемых в портах сопредельных государств (Украина, страны Балтии), в общем объеме грузов, перерабатываемых в портах России и сопредельных государств, %;
8. Соотношение бюджетных и внебюджетных источников в инвестициях в причалы и инфраструктуру, руб.;

Задача 4. Совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства

9. Бюджетная эффективность государственных инвестиций в портовую инфраструктуру (внутренняя норма доходности бюджетных вложений), %.

Все целевые индикаторы подразумевают более детальное разделение и проработку с учетом особенностей по бассейнам и основным типам грузов.

Конкретные значения показателей реализации Стратегии представлены в Приложении 3.

### **3.3. Методические основы определения перспективного грузооборота и объема портовых мощностей**

При разработке прогнозных значений основных параметров развития морских портов в целях настоящей Стратегии использовался следующий методологический подход.

Стратегическое планирование отличается от прочих видов планирования ориентацией на потребности рынков, обслуживаемых портами, и использованием имеющихся ресурсов для увеличения спроса со стороны этих рынков. Результатом стратегического планирования является разработка мер, направленных на обеспечение конкурентных преимуществ, позволяющих достичь конкретных маркетинговых и финансовых целей. Подобный подход отличается от тактических решений, характеризующих оперативное и текущее финансовое планирование, и от более долгосрочных решений, находящих отражение в генеральных планах развития.

Основные выводы документа и определение прогнозных значений грузовой базы морских портов на период до 2030 года основывались как на анализе внешнего спроса и трендов международной торговли, так и на анализе грузопотоков и конкретных отраслей, формирующих грузовую базу для морских портов.

С одной стороны, модель прогнозирования грузопотоков через отечественные порты базировалась на структурной макроэкономической модели российской экономики и гравитационной модели торговых потоков, в результате чего был сформирован макроэкономический прогноз основных показателей.

С другой стороны, прогноз грузовой базы основывался на рассмотрении сценариев социально-экономического развития Российской Федерации. Основной тренд прогноза социально-экономического развития России – сохранение экспортно-сырьевой направленности развития отечественной экономики в ближайшей перспективе с последовательным смещением акцентов на увеличение внутреннего потребления и инновационность собственного производства.

Работы по характеристике грузовой базы морских портов проведены по двум разделам:

- анализ современного состояния грузовой базы;
- прогноз изменений грузовой базы на период до 2030 года.

Традиционная практика стратегического планирования включает ряд элементов: определение приоритетов развития, изучение рыночной конъюнктуры, оценку сильных и слабых сторон и др.

При разработке направлений стратегического развития анализ структурирован по сегментам грузовых перевозок, а также по географическому признаку – по бассейнам. Причина такого подхода в том, что у каждого сегмента рынка и каждого бассейна есть свои особенности и динамика. Кроме того, важно отметить, что морские бассейны могут конкурировать между собой за один и тот же грузовой поток, в силу чего необходимо сопоставлять различные стратегические альтернативы на предмет двойного учета потенциальных возможностей в разных морских бассейнах.

Детальные географические и стратегические сценарии, влияющие на структуру и, возможно, объемы грузопотоков, могут быть наложены на базовый сценарий в ходе использования данных с целью более детальной проработки стратегических направлений развития морской портовой инфраструктуры до 2030 года.

Прогнозирование грузопотоков осуществляется на основе анализа следующих факторов:

- развития в прогнозируемый период российской экономики и её внешнеторговых связей;
- развития грузообразующих отраслей экономики и их экспортных возможностей;
- потребности страны в импортных товарах;
- прогнозируемых изменений на мировых товарных рынках;
- деятельности конкурентов России на мировом рынке.

Развитие российской экономики является главным, разнонаправленным и поэтому наиболее трудно учитываемым фактором.

Действительно, быстрый рост отечественной экономики повышает внутренний спрос на энергетические и сырьевые ресурсы (нефть, газ, уголь, металл, лес, строительные материалы и др.). Это может привести к сокращению экспорта указанных товаров. Но в тоже время данные товары, особенно нефть, являются основными статьями российского экспорта, в значительной степени обеспечивающего наполнение бюджета и развитие экономики России; поэтому сокращение их экспорта в обозримом будущем нежелательно.

Опережающее развитие отраслей, производящих средства производства и товары широкого потребления, по сравнению с сырьевыми отраслями, может привести к облагораживанию российского экспорта. Но только при условии, если отечественные товары будут конкурентоспособны на мировом рынке.

Повышение жизненного уровня населения и, как следствие, покупательского спроса способствует привлечению импортных товаров.

Укрепление или ослабление курса рубля также существенно влияет на соотношение экспорта и импорта российских товаров.

Подобные вопросы возникают постоянно при прогнозировании грузопотоков и решать их следует исходя из ситуации и аргументированных предположений о её изменении в будущем.

В целом, прогноз грузовой базы составлен на период до 2030 года исходя из основных тенденций, сложившихся к настоящему времени в грузопотоках и экономических сценариев Долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года, разработанного Минэкономразвития России, а также Федерального закона от 30 ноября 2011 года № 371-ФЗ «О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов».

В настоящее время, и, по-видимому, на достаточно длительную перспективу основными грузообразующими отраслями для морского транспорта будут: топливно-энергетический комплекс, металлургическая, химическая, лесная промышленность. Поэтому для прогнозирования грузопотоков в направлении морских портов необходимо следить за изменениями в стратегиях, прогнозах, планах, программ развития указанных отраслей. Следует постоянно накапливать информацию об освоении новых месторождений, строительстве нефтеперерабатывающих, химических, металлургических заводов, угольных шахт и т.д.

При формировании основных параметров развития морских портов были подробно проанализированы основные стратегические документы грузообразующих отраслей, наиболее значимыми из которых являются:

- 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.

Выпускаемые данными отраслями объёмы продукции требуется разделять на продукцию для внутреннего потребления и продукцию для отправки на экспорт. В свою очередь, в экспортной продукции следует отделить объёмы, предназначенные для перевозки морским транспортом, от объёмов для перевозки другими видами транспорта.

Для получения достоверных прогнозов в части внешнеторговых перевозок необходимо тесное взаимодействие между промышленными и транспортными отраслями. В дореформенный период такое взаимодействие осуществлялось через государственные объединения Министерства внешней торговли в условиях монополии внешнеторговой деятельности. В настоящее время в связи с переходом на рыночные отношения и упразднением монополии внешней торговли эти связи существенно ослабли, что отрицательно сказывается на прогнозировании грузопотоков, а, следовательно, и на работе морского транспорта. Необходимо преодолеть указанный недостаток и возобновить полноценный информационный обмен между промышленностью и транспортом в вопросах управления движением грузов в перспективном, текущем (годовом) и оперативном (квартальном, месячном) разрезах.

Одним из элементов прогноза является определение потребностей страны в импортных товарах, которые определяются множеством факторов, в частности:

- необходимостью закупки импортного оборудования, станков, приборов, некоторых материалов для развивающейся российской промышленности, поскольку качество изделий отечественного производства в большинстве случаев пока ещё уступает аналогичным зарубежным образцам (например,

морские порты в основном оснащены импортным подъёмно-транспортным оборудованием).

- постоянными закупками большого количества импортных товаров массового спроса (одежды, обуви, бытовой техники, парфюмерии, мебели и т.д.). Огромным спросом пользуются в России автомобили иностранных марок;
- неоправданно высокой долей импортных продовольственных товаров. Несмотря на отсталость российского сельского хозяйства, доля отечественных продовольственных товаров на российском рынке могла бы быть значительно выше при разумной организации сельскохозяйственного производства, своевременных закупках и должном хранении сельхозпродукции. Но пока дело обстоит так как сегодня, при прогнозировании грузовой базы необходимо предусматривать грузопотоки импортных продовольственных товаров, в том числе скоропортящихся, требующих для их перевозки и хранения наличия рефрижераторных судов, вагонов, складов, контейнеров.

В общем объёме российских внешнеторговых грузов экспорт в различные годы превышал импорт в 8-13 раз. Если же учитывать только сухогрузы, то превышение экспорта над импортом составляло 5,0-5,5 раз.

Еще одним фактором при прогнозировании грузопотоков является анализ изменений на мировых товарных рынках, которые происходят постоянно, затрагивают любые параметры (виды товаров, объёмы продаж, цены и пр.) и обусловлены множеством причин. Ниже приведены некоторые примеры:

- хорошо известна огромная амплитуда колебаний цен на нефть. Эти цены зависят от темпов роста промышленного производства (при высоких темпах потребление топлива выше), сезона и температурного режима (в холодное время года потребляется топлива больше, чем в тёплое, в морозные зимы больше, чем в мягкие), успехов в разработке альтернативных видов энергии (солнечной, ветровой и др.), волевых решений основных экспортёров нефти (в первую очередь, ОПЕК) и многих других причин. К тому же усиливается конкуренция нефти со стороны угля и газа;
- рынки продовольственных товаров, особенно зерна, зависят от урожаев в странах-экспортёрах и импортёрах;
- продажа минеральных удобрений зависит от аграрной политики конкретных стран. Так, развивающиеся страны используют минеральные удобрения в большом количестве с целью повышения урожайности, в то время как развитые страны основное внимание уделяют экологии продуктов питания и поэтому ограничивают использование минеральных удобрений.

Фактор конкуренции весьма значителен при продвижении на мировой рынок любого товара. Так, в своё время при экспорте угля в европейские страны российские экспортёры сталкивались с конкуренцией со стороны Польши. В последние годы всё более мощным конкурентом по ряду товаров становится Китай. Жёсткая конкурентная борьба постоянно происходит на рынке продовольственных товаров, особенно зерна.

Важнейшую роль в прогнозировании грузопотоков играют наблюдения за колебаниями мировых цен на различные виды продукции. Именно цены в первую очередь определяют объёмы товаров, поступающие на рынок. В то же время действует и обратная зависимость: рост объёмов товаров, поступающих на рынок, обычно приводит к снижению цен, а сокращение объёмов может спровоцировать их рост.

На основе данных о перспективных грузопотоках, детального анализа спроса и предложения определяется наиболее предпочтительное размещение мощностей для обработки транспортируемых морем грузов в/из России, в том числе формируются решения по вопросам:

- строительства новых морских портов;
- строительства и реконструкции перегрузочных комплексов в действующих морских портах;
- развитию смежных по отношению к морским портам элементов транспортных узлов (припортовые станции, ж/д и авто-подходы, подъездные пути и др.);
- перераспределению грузопотоков между российскими портами, а также между портами России и сопредельных стран.

Рис. 1 Дерево разработки стратегических направлений



На первом уровне происходит выбор между существующими и новыми портами. В случае если есть более подходящее доступное местоположение для развития портов на российской береговой линии, чем существующие порты, или когда существующие порты не могут развиваться, образование новых портов может быть рассмотрено.

На втором уровне происходит выбор: продолжать ли использовать существующие в порту терминалы или необходимо развитие новых.

Для всех терминалов, для которых принято решение продолжать их использование, необходимо рассмотреть, должна ли пропускная способность терминала быть:

- уменьшена (например, из-за экологических ограничений);
- увеличена (в связи с физическим расширением или повышением эффективности);
- или сохранена на прежнем уровне (например, из-за невозможности расширения или улучшения эффективности).

Следует отметить, что увеличение пропускной способности терминалов может быть достигнуто с помощью физического расширения и качественной модернизации. Среди основных физических улучшений, которые увеличивают пропускную способность терминалов, можно назвать

- расширение подходных каналов;
- ускорение ледокольных проводок в замерзающих портах;
- увеличение эксплуатационной эффективности (использование эффективного оборудования);
- увеличение эффективности работы (использование большей длины причальной стенки);
- улучшение авто- и ж/д подходов к порту (устранение узких мест в транспортной инфраструктуре).

Основными качественными усовершенствованиями для увеличения пропускной способности терминалов являются:

- усовершенствование таможенных процедур;
- устранение административных барьеров;
- усовершенствование эксплуатационных процедур в терминалах.

Выбор наиболее предпочтительных локаций для развития портовых мощностей основан на анализе качества и надежности трех составляющих логической цепочки:

1) Навигационная доступность.

Оценивается как способность порта, расположенного на данной территории, принимать типичные для данного региона суда. Таким

образом, для каждого бассейна типичная конфигурация преобладающих судов определяет требования к развитию навигационной инфраструктуры порта. Две характеристики в большей степени определяют навигационную доступность: физические размеры подходного канала (глубина, ширина, длина) и климатические условия (замерзаемость порта и пр.);

## 2) Возможность развития портовых сооружений.

При развитии портовой инфраструктуры одно из первостепенных значений имеет эффективная и надежная работа портовых сооружений. Наиболее важны эффективная работа погрузочно-разгрузочного комплекса, где происходит загрузка и разгрузка судов, возможность принять и переработать отходы с судов. Однако прочие объекты инфраструктуры – например, таможенные и досмотровые терминалы – также должны работать с высокими показателями эффективности. В этом смысле проекты, которые подразумевают расширение существующих портов с развитыми подходами и отлаженным механизмом обработки грузов и возможными территориями для вторичной застройки, имеют определенные преимущества перед проектами, подразумевающими строительство в «чистом поле».

В дополнение к существующим услугам, оказываемым портом, возможность для расширения объемов услуг и их качества является важным фактором выбора наиболее предпочтительных расположений портов. Порты (территории) с физическими и/или экологическими ограничениями не могут обеспечить инвесторам перспективу для долгосрочного и стабильного развития;

## 3) Внутренняя доступность.

Для того чтобы гарантировать эффективную транспортировку грузов, расположенных на внутренней территории, порты должны быть связаны сетью автомобильных или железных дорог, внутренними водными путями. Без устойчивого и надежного соединения порта с внутренними территориями порты не могут предоставлять грузовладельцам и операторам услуги надлежащего качества. Поэтому доступность и качество внутренней доступности порта – очень важные характеристики, влияющие на оценку конкурентоспособности портов.

Стратегические направления развития определяют, где и какую инфраструктуру морских портов следует развивать. Представленное ниже дерево иллюстрирует разработку стратегических направлений развития для отдельного типа грузов для каждого бассейна.

После выработки стратегических направлений развития морской портовой инфраструктуры происходит отбор конкретных мероприятий (проектов), соответствующих разработанным стратегическим направлениям.

Структура документа позволяет пошагово проанализировать основные тренды, влияющие на функционирование российской портовой отрасли. Начав с рассмотрения глобальной макроэкономической ситуации и трендов в мировой торговле, а также внутренней ресурсной базы методология позволяет постепенно спуститься вниз – до выбора конкретных проектов в конкретных портах России.

На основании проведенного анализа по каждому типу грузов в рамках региональных направлений были сформулированы предложения по оптимальному развитию российских морских портов с учетом их конкурентных преимуществ. Перечень морских портов с указанием прогнозных грузопотоков по видам грузов и перспективных проектов по развитию представлен в Приложении 5 к настоящей Стратегии.

В рамках разработки и применения методологии и инструментария проведения прогнозов динамики грузовой базы в разрезе направлений грузопотоков, с выделением отдельных бассейнов (портов), видов грузов и регионов назначения/отправления были проведены кратко-, средне- и долгосрочные прогнозы развития. При этом во внимание принимались ключевые показатели федеральных, отраслевых, ведомственных, региональных программ развития.

При разработке прогноза учитывались также программные мероприятия в части развития морских портов, предусмотренные Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года и федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» (подпрограммы «Морской транспорт» и «Развитие экспорта транспортных услуг»).

Также методология прогнозирования ввода портовых мощностей была дополнена имеющимися в ФГУП «Росморпорт» данными о бизнес-предложениях инвесторов по развитию портов на период до 2030 г.

### **3.4. Прогноз грузовой базы российских портов**

Под грузовой базой в данном документе понимается комплексная характеристика грузопотоков в направлении морских портов с распределением по установленной номенклатуре грузов и видам перевозок (экспорт, импорт, международный транзит, каботаж) с указанием районов их зарождения, назначения и портов перевалки.

Обычно внешняя торговля и, соответственно, морские перевозки внешнеторговых грузов развиваются более или менее синхронно с развитием экономики страны. Однако нередко наблюдается и обратная зависимость. Так, в 90-е годы прошлого столетия Россия жила в условиях глубокого кризиса, резкого спада промышленного производства. В то же время грузооборот морских портов ежегодно возрастал достаточно высокими темпами. За период с 1993 г. по 2000 г. суммарный объём перевалки грузов в российских портах увеличился в 1,6 раза (с 113,0 млн. тонн до 182,2 млн. тонн). Россия экспортировала продукцию топливно-энергетического комплекса и сырьевых отраслей с тем, чтобы на вырученные средства закупать необходимые товары и продовольствие.

Ещё один весьма характерный пример. В связи со спадом производства на российском внутреннем рынке резко сократился спрос на металлы. И тогда все излишки металлов были отправлены на экспорт, тем более что на внешнем рынке спрос на металлы был достаточно высок. За период с 1992 г. по 1994 г. объёмы перевалки экспортных металлов в российских портах выросли в 4 раза (с 3,8 млн. тонн до 15,5 млн. тонн).

Поэтому при разработке прогноза использовались не только макроэкономические показатели, но и анализировались конкретные ситуации на мировом и внутреннем рынках по каждому виду груза установленной номенклатуры.

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. Так, в частности, доля портов стран Балтии и Украины в последние годы постепенно сокращается, но, тем не менее, в последние годы находится на относительно высоком уровне 15-20% суммарного морского товаропотока, ориентированного на Россию. При этом по некоторым грузам, таким как минеральные удобрения и руда, трафик, ориентированный на Россию, распределен примерно поровну между портами России и портами стран Балтии и Украины. Следует отметить, что российские порты обладают значительно 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 отечественные порты.

Наряду с географическим положением относительно потребителей и производителей одними из важнейших факторов выбора порта разгрузки являются скорость и качество обработки грузов. Другим важным показателем привлекательности российских портов является стоимость судозахода. Без выхода российских портов по этим показателям на уровень лучшей международной практики сложно говорить о кардинальном изменении состояния в отрасли.

В целом результаты прогноза грузовой базы морских портов характеризуются следующими показателями.

**Суммарный объём перевалки грузов в морских портах России за период с 2012 г. по 2030 г. возрастёт по различным сценариям в 1,8 - 2,1 раза и оценивается в объёмах 1013,4 млн. тонн – 1196,1 млн. тонн.** Как отмечалось ранее (см. раздел 2.4. Сценарии развития морских портов) консервативный (энерго-сырьевой) сценарий основан на динамике грузопотоков, которую в основном дадут отечественные грузообразующие отрасли экономики. Большие темпы роста при инновационном сценарии связаны с потенциалом роста объёмов мировой торговли в направлении Азиатско-Тихоокеанского региона и освоением Арктических месторождений.

Таблица 5

Прогноз объемов перевалки грузов через морские порты России  
на период до 2015-2020-2030 года

млн.тонн

Вид груза	2012 факт	2015		2020		2030	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
ВСЕГО ГРУЗОВ, в том числе:	567,1	637,7	683,6	832,8	915,1	1013,4	1196,1
наливные	315,3	364,0	377,0	427,0	435,0	464,0	477,0
сухогрузы	251,8	273,7	306,6	405,8	480,1	549,4	719,1

Доля портов сопредельных стран в общем объеме перевалки российских внешнеторговых грузов сократится с 15% в настоящее время до 4% к 2030 году.

Таблица 6

Объемы перевалки российских внешнеторговых грузов через морские порты России и порты сопредельных государств по консервативному (энерго-сырьевому) варианту

млн. тонн

Грузопотоки	2012 г.	2015 г.	2020 г.	2030 г.
	факт	прогноз	прогноз	прогноз
ВСЕГО ГРУЗОВ, в том числе:	661,6	698,8	877,8	1053,6
1. Каботажные	31,7	38,0	44,7	59,9
2. Внешнеторговые	629,9	660,8	833,1	993,7
Из них:				
2.1. через порты России	535,3	599,7	788,1	953,5
2.2. через порты сопредельных государств	94,6	73,2	45,3	40,2
<b>Доля портов сопредельных государств в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов</b>	<b>15%</b>	<b>9%</b>	<b>5%</b>	<b>4%</b>
Всего через порты России (1+2.1.)	567,1	637,7	832,8	1013,4

В исследуемом периоде основу грузооборота по-прежнему будет составлять продукция топливно-энергетического комплекса (сырая нефть, нефтепродукты, сжиженный газ, уголь) и сырьевых отраслей (руда, химические и лесные грузы), а также металлы не в деле. В то же время произойдут некоторые структурные изменения.

Таблица 7

Прогноз объемов перевалки грузов через морские порты в разрезе основных номенклатурных позиций на 2015-2020-2030 годы

млн.тонн

Вид груза	2012	2015 прогноз		2020 прогноз		2030 прогноз	
	факт	En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Всего грузов</b>	<b>567,1</b>	<b>637,7</b>	<b>683,6</b>	<b>832,8</b>	<b>915,1</b>	<b>1013,4</b>	<b>1196,1</b>
в том числе							
<b>1. Наливные</b>	<b>315,3</b>	<b>364,0</b>	<b>377,0</b>	<b>427,0</b>	<b>435,0</b>	<b>464,0</b>	<b>477,0</b>
1.1. нефть сырая	198,4	226,0	235,0	255,0	258,0	260,0	265,0
1.2. нефтепродукты	114,1	116,0	120,0	120,0	125,0	122,0	130,0
1.3. прочие наливные	2,8	22,0	22,0	52,0	52,0	82,0	82,0
<b>2. Сухогрузы</b>	<b>251,8</b>	<b>273,7</b>	<b>306,6</b>	<b>405,8</b>	<b>480,1</b>	<b>549,4</b>	<b>719,1</b>
2.1. Навалочные	116,4	122,8	146,0	166,3	198,5	234,1	296,9
2.1.1. уголь и кокс	89,3	90,2	110,0	100,7	115,4	136,0	166,0
2.1.2. руды и концентраты	7,2	10,9	11,5	24,5	29,8	32,2	39,2
2.1.3. химические (минеральные удобрения)	10,4	12,8	14,5	29,0	35,1	51,4	60,7
2.1.4. сахар	0,7	2,4	3,0	2,7	4,1	3,7	6,5

2.1.5. прочие навалочные	8,8	6,5	7,0	9,4	14,1	10,8	24,5
2.2. Зерно	24,0	24,6	28,1	34,2	39,9	37,6	46,0
2.3. Лесные	5,9	8,1	9,5	12,3	17,8	21,0	27,5
2.4. Генеральные	105,5	118,2	123,0	193,0	223,9	256,7	348,7
2.4.1. металлы не в деле	33,5	33,6	34,0	51,2	55,0	67,8	85,1
2.4.2. машины и оборудование	5,9	4,5	5,0	6,9	8,2	7,0	12,4
2.4.3. скоропортящиеся	3,9	5,5	6,0	8,2	10,9	8,2	15,1
2.4.4. контейнеры	42,7	48,3	50,5	90,5	106,8	135,5	183,0
2.4.5. паромы	8,3	12,4	13,0	18,0	23,9	19,2	29,7
2.4.6. прочие	11,2	13,9	14,5	18,2	19,1	19,0	23,4

Если в 2012 г. доля наливных грузов, переваливаемых в российских морских портах, составляла 55,6% от суммарного грузооборота, то в 2030 г. она снизится до 45,8% (энерго-сырьевой сценарий) – 39,9% (инновационный сценарий).

Намечается «облагораживание» морских внешнеторговых перевозок. Если в 2012 г. доля генеральных грузов составляла 18,6% от суммарного грузооборота отечественных портов, то в 2030 г. эта доля достигнет 24,1% (энерго-сырьевой сценарий) – 25,5% (инновационный вариант), т.е. возрастет на 5,5-6,9 пунктов.

При разработке прогноза грузопотоков сырой нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа, отправляемых на экспорт из российских морских портов, учитывались основные положения следующих документов:

- Энергетической стратегии России на период до 2030 года (2009 г.);

- Генеральной схемы развития нефтяной отрасли на период до 2020 года (доклад 28 октября 2010 г.);

- Сценарных условий долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года (март 2013 г.).

Согласно указанным документам, добыча нефти в стране после 2015 года стабилизируется на отметке 510-515 млн. тонн в год, т.е. практически сохранятся объемы 2011-2012 гг.

Прогнозируемые объемы экспорта российских углеводородных ресурсов, приведенные в этих документах, несколько различны, что объясняется разницей во времени выпуска документов. Однако во всех трёх документах четко прослеживается одна и та же тенденция – стабилизация и даже некоторое сокращение экспорта сырой нефти и нефтепродуктов.

Так, в соответствии с последним документом (Сценарными условиями) экспорт сырой нефти в первые годы прогнозируемого периода растёт невысокими темпами и, достигнув к 2020 г. величины 252 млн. тонн, в дальнейшем снижается и после 2025 г. стабилизируется. Экспорт нефтепродуктов достигает пика уже в период 2012 - 2015 гг., после чего стабилизируется или незначительно снизится до 247 млн. тонн к 2030 году за счет незначительного снижения европейского спроса на русскую нефть. Доля экспортируемой нефти составит в 2030 году около 48%.

Экспорт сжиженного природного газа (СПГ) по обоим сценариям сохраняется на уровне (14 млрд. куб. м) до 2015 г., после чего быстро растёт и к 2019 г. достигает 42 млрд. куб. м. Далее, по инновационному сценарию он остаётся на этом уровне, а по энерго-сырьевому сценарию продолжает расти, достигает к 2023 г. 54 млрд. куб. м и сохраняется на этой отметке до 2030 г.

Причинами столь осторожного (можно даже сказать, пессимистического) прогноза в отношении нефти и нефтепродуктов являются следующие факторы:

- истощение начальных запасов нефти. Степень выработки запасов крупных, активно осваиваемых нефтяных месторождений приближается к 60%. Вновь подготавливаемые запасы в основном сосредоточены в средних и мелких месторождениях и являются, как правило, трудно извлекаемыми;

- снижение потребности в энергоресурсах на внешнем рынке, обусловленное спадом производства в период мирового экономического кризиса;

- использование альтернативных, возобновляемых источников энергии (солнечной, ветровой, приливо-отливной и др.), постепенно увеличивающих свою долю в энергетическом балансе;

-модернизация российской экономики, предусматривающая приоритетное развитие не сырьевых, а наукоёмких отраслей, производящих средства производства и товары широкого потребления.

Вместе с тем, более глубокое и детальное рассмотрение указанных факторов позволяет сделать выводы, отличные от тех, что представлены в указанных выше документах. Как отмечают отдельные эксперты, очередная волна мирового кризиса закончится к 2018 г. После кризиса обычно наступает всплеск деловой активности и быстрый рост производства, что, в свою очередь, приводит к росту потребности в энергоресурсах.

Использование альтернативных источников энергии, безусловно, прогрессивное явление, но вытеснить традиционные источники удастся не скоро. Во всяком случае, до 2030 г. основными энергоресурсами останутся нефть, газ и уголь.

Модернизация и дальнейшее развитие российской экономики не только не приведёт к снижению потребности в энергоресурсах, а, напротив, существенно увеличит эту потребность потому, что, во-первых, растущая экономика требует дополнительного энергоснабжения, во-вторых, модернизация требует больших финансовых средств, получить которые страна пока ещё может только за счёт продажи нефти и других ресурсов.

Следует отметить, что указанные выше сценарные условия являются предварительными и могут быть изменены в сторону увеличения или уменьшения объемов экспорта. Тем не менее, в настоящей работе в качестве ограничений, в основном, приняты величины, указанные в приведенных выше документах. Однако при более разностороннем анализе усматривается, что на практике эти величины будут превышены, причём размер превышения будет возрастать по мере увеличения горизонта прогнозирования.

Особое внимание необходимо уделять планам строительства комплексов для перевалки угля. Долгосрочной программой развития угольной промышленности на период до 2030 года, утверждённой 24 января 2012 г., предусмотрен рост добычи и экспорта угля до 140 млн. тонн в 2015 году, 150 млн. тонн в 2020 году, 170 млн. тонн в 2030 году.

По статистике морским транспортом перевозится 90-95% экспортного угля. Следовательно, в 2030 г. морские порты должны перегрузить порядка 155 млн. тонн угля на экспорт. Объем каботажного перевала оценивается в объеме порядка 2,5 млн. тонн.

Произойдёт пусть незначительное, но всё же некоторое выравнивание перевалок экспортных и импортных грузов. В 2011 г. в объёмах переваленных грузов экспорт превышал импорт в 9,1 раза; в 2030 г. это превышение сократится до 6,9 раз (при энерго-сырьевом сценарии) – 6,6 раз (при инновационном сценарии).

**Рост перевалки грузов в период до 2030 года будет наблюдаться по всем бассейнам. В прогнозируемом периоде наиболее высокими темпами будут расти перевалки сжиженного газа, а также генеральных и навалочных грузов (угля, руд, грузов в контейнерах). Предусматривается укрепление лидерства России как экспортёра зерна на мировом рынке. Поэтому перевалка зерна в российских морских портах возрастёт почти вдвое.**

По отдельным бассейнам ситуацию можно охарактеризовать следующим образом.

На **Балтийском бассейне** к 2030 г. прогнозируется рост спроса на перевалку грузов до уровня 332,4 млн. тонн в энерго-сырьевом сценарии (382,2 – в инновационном).

В 2030 году Балтийский 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. Бассейн сохранит свое лидерство по перевалке грузов среди всех направлений. Основным вызовом, стоящим перед морскими портами Балтики, станет перевод грузов, ориентированных на Россию, из прибалтийских и скандинавских портов.

На **Азово-Черноморском направлении** к 2030 г. прогнозируется рост спроса на перевалку грузов до уровня 289,1 млн. тонн в энерго-сырьевом сценарии (348,3 млн. тонн – в инновационном).

В целом, в 2030 году Азово-Черноморский бассейн наряду с Балтикой останется крупнейшим морским бассейном России по объемам грузоперевалки. 36,6% нефти, 31% нефтепродуктов, 95% сахара и зерна и 55% Po-Po грузов страны планируется переваливать в портах Азово-Черноморского бассейна. Согласно прогнозу по обороту контейнеров Азово-Черноморский бассейн будет уступать Балтийскому и

Дальневосточному бассейнам, по экспорту углеводородов будет сопоставим с Балтийским.

Одной из основных задач, стоящих перед морскими портами Азово-Черноморского бассейна, станет перевод грузов, ориентированных на Россию, из украинских портов.

На **Каспийском бассейне** к 2030 г. прогнозируется рост спроса на перевалку грузов до уровня 23,9 млн. тонн в энерго-сырьевом сценарии (42,7 млн. тонн – в инновационном). Доля портов Каспийского бассейна в общем объеме перевалки грузов увеличится с нынешних 2,0% до 2,4-3,6 % к 2030 году.

В связи с решением Правительства России об ускоренном социально-экономическом развитии Сибири и Дальнего Востока грузопотоки несколько сместятся в восточном направлении. Этому будет способствовать также укрепление внешнеэкономических связей России с быстро развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В 2012 г. доля морских портов **Дальневосточного бассейна** составляла 23,7% от суммарного объема перевалки российских грузов, к 2030 г. она составит 23,2% (энерго-сырьевой сценарий) – 22,6% (инновационный сценарий).

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.

На Дальневосточном направлении к 2030 г. прогнозируется рост спроса на перевалку грузов до уровня 234,7 млн. тонн в энерго-сырьевом сценарии (270,5 млн. тонн – в инновационном).

В портах **Арктического бассейна** к 2030 г. прогнозируется рост спроса на перевалку наливных грузов до 133,3 млн. тонн в энерго-сырьевом сценарии (152,4 млн. тонн – в инновационном), преимущественно за счет СУГ. Порты Арктического бассейна будут ориентированы на перевалку углеводородов, добываемых на арктическом шельфе, а также лесных и минерально-сырьевых ресурсов российского севера. Доля арктических портов в перевалке грузов существенно возрастет, с нынешних 6,8% до 13,2% (энерго-сырьевой сценарий) – 12,8% (инновационный сценарий) к 2030 году.

Таблица 8

Распределение объемов перевалки грузов в морских портах России по морским бассейнам в период до 2030 г.

Бассейны	2012 г. отчет		2030 г. прогноз			
	млн. т	%	En		Inn	
			млн. т	%	млн. т	%
Всего	567,1	100	1013,4	100	1196,1	100
в том числе:						
Арктический	38,7	6,8	133,3	13,1	152,4	12,8
Балтийский	207,2	36,5	332,4	32,8	382,2	31,9
Азово-Черноморский	176,7	31,2	289,1	28,5	348,3	29,1
Каспийский	10,0	1,8	23,9	2,4	42,7	3,6
Дальневосточный	134,4	23,7	234,7	23,2	270,5	22,6

Таблица 9

Распределение объемов перевалки грузов в морских портах России по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г. (энерго-сырьевой сценарий)

Бассейны	2012 г. отчет		2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%
<b>Всего</b>	<b>567,1</b>	<b>100</b>	<b>637,7</b>	<b>100</b>	<b>832,8</b>	<b>100</b>	<b>1013,4</b>	<b>100</b>
в том числе								
Арктический	38,7	6,8	50,1	7,9	95,4	11,5	133,3	13,2
Балтийский	207,2	36,5	223,8	35,1	271,3	32,6	332,4	32,8
Азово-Черноморский	176,7	31,1	195,1	30,6	257,8	31,0	289,1	28,5
Каспийский	10	1,9	14,3	2,2	22,5	2,7	23,9	2,4

Бассейны	2012 г. отчет		2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%
Дальневосточный	134,4	23,7	154,4	24,2	185,8	22,3	234,7	23,2
<b>Экспорт</b>	<b>487,8</b>	<b>86,0/ 100</b>	<b>533,8</b>	<b>83,7/ 100</b>	<b>695,7</b>	<b>83,5/ 100</b>	<b>831,2</b>	<b>82,0/ 100</b>
в том числе								
Арктический	29,6	6,6	31,3	5,9	70,9	10,2	98,9	11,9
Балтийский	180,6	40,2	187,9	35,2	221,9	31,9	265,1	31,9
Азово-Черноморский	160,1	28,1	177,8	33,3	233,1	33,5	258,5	31,1
Каспийский	8,3	0,8	8,6	1,6	14,1	2,0	14,5	1,7
Дальневосточный	109,2	24,3	128,2	24,0	155,7	22,4	194,2	23,4
<b>Импорт</b>	<b>47,5</b>	<b>8,4/ 100</b>	<b>66</b>	<b>10,5/ 100</b>	<b>92,4</b>	<b>11,1/ 100</b>	<b>122,2</b>	<b>12,1/ 100</b>
в том числе								
Арктический	0,7	1,5	2,5	3,8	3,6	3,9	4	3,3
Балтийский	24,1	50,7	32,7	49,5	45,6	49,4	62,4	51,1
Азово-Черноморский	14,2	29,9	15,5	23,5	22,6	24,5	27,8	22,7
Каспийский	0,6	1,3	5,2	7,9	7,8	8,4	8,6	7,0
Дальневосточный	7,9	16,6	10,1	15,3	12,8	13,9	19,4	15,9
<b>Каботаж</b>	<b>31,8</b>	<b>5,6/ 100</b>	<b>37,9</b>	<b>5,8/ 100</b>	<b>44,7</b>	<b>5,4/ 100</b>	<b>60</b>	<b>5,9/ 100</b>
в том числе								
Арктический	8,5	26,7	16,3	43,0	20,9	46,8	30,4	50,7
Балтийский	2,5	7,9	3,2	8,4	3,8	8,5	4,9	8,2
Азово-Черноморский	2,4	7,5	1,8	4,7	2,1	4,7	2,8	4,7
Каспийский	1,1	3,5	0,5	1,3	0,6	1,3	0,8	1,3
Дальневосточный	17,3	54,4	16,1	42,5	17,3	38,7	21,1	35,2

Таблица 10

Распределение объемов перевалки грузов в морских портах России  
по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г.  
(инновационный сценарий)

Бассейны	2011 г. отчет		2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%
<b>Всего</b>	<b>567,1</b>	<b>100</b>	<b>683,6</b>	<b>100</b>	<b>915,1</b>	<b>100</b>	<b>1196,1</b>	<b>100</b>
в том числе								
Арктический	38,7	6,8	88,7	13,0	115,4	12,6	152,4	12,7
Балтийский	207,2	36,5	221,9	32,5	284,6	31,1	382,2	32,0
Азово-Черноморский	176,7	31,1	198,8	29,1	274,8	30,0	348,3	29,1
Каспийский	10	1,9	15,3	2,2	33,8	3,7	42,7	3,6
Дальневосточный	134,4	23,7	158,9	23,2	206,5	22,6	270,5	22,6
<b>Экспорт</b>	<b>487,8</b>	<b>86,0/ 100</b>	<b>555,1</b>	<b>81,2/ 100</b>	<b>770,9</b>	<b>84,2/ 100</b>	<b>983,4</b>	<b>82,2/ 100</b>
в том числе								
Арктический	29,6	6,6	63,3	11,4	90,7	11,8	125,6	12,8
Балтийский	180,6	40,2	182,8	32,9	238,6	31,0	316,2	32,2
Азово-Черноморский	160,1	28,1	175,2	31,6	246,4	32,0	291,4	29,6
Каспийский	8,3	0,8	7,6	1,4	24,2	3,1	26,8	2,7
Дальневосточный	109,2	24,3	126,2	22,7	171	22,2	223,4	22,7
<b>Импорт</b>	<b>47,5</b>	<b>8,4/ 100</b>	<b>78,9</b>	<b>11,6/ 100</b>	<b>95,5</b>	<b>10,5/ 100</b>	<b>158,5</b>	<b>13,3/ 100</b>
в том числе								
Арктический	0,7	1,5	2	2,5	2,2	2,3	2,7	1,7
Балтийский	24,1	50,7	36,6	46,4	43,6	45,7	63,4	40,0

Азово-Черноморский	14,2	29,9	21,7	27,5	26,5	27,7	54,6	34,4
Каспийский	0,6	1,3	7,2	9,1	9,1	9,5	15,3	9,7
Дальневосточный	7,9	16,6	11,4	14,4	14,1	14,8	22,5	14,2
<b>Каботаж</b>	<b>31,8</b>	<b>5,6/ 100</b>	<b>49,5</b>	<b>7,2/ 100</b>	<b>48,7</b>	<b>5,3/ 100</b>	<b>54,2</b>	<b>4,5/ 100</b>
в том числе								
Арктический	8,5	26,7	23,3	47,1	22,5	46,2	24,1	44,5
Балтийский	2,5	7,9	2,5	5,1	2,4	4,9	2,6	4,8
Азово-Черноморский	2,4	7,5	1,9	3,8	1,9	3,9	2,3	4,2
Каспийский	1,1	3,5	0,5	1,0	0,5	1,0	0,6	1,1
Дальневосточный	17,3	54,4	21,3	43,0	21,4	43,9	24,6	45,4

В Приложении 4 представлен прогноз по отдельным видам грузов установленной номенклатуры в разрезе двух сценариев развития на период до 2030 г.

### **3.5. Прогноз ввода перевалочных мощностей (реализации инвестиционных проектов) в морских портах**

Исходя из базовых принципов настоящей Стратегии, объем необходимых портовых мощностей должен опережать объем перевалки грузов по следующим основаниям. Во-первых, доступ к высококачественной инфраструктуре морских портов способствует развитию промышленности, бизнеса и социальной сферы (т.е. спрос идет за предложением). Во-вторых, на основании принятых в отечественной и международной практике решений потребность в мощностях оценивается на 15-35% выше, чем спрос с целью обеспечения технологической гибкости и сглаживания пиковых нагрузок по перевалке грузов. Кроме того, создание необходимого запаса мощностей позволит России активно включиться в обслуживание международных грузопотоков транзита и траншипмента.

В период до 2030 года (особенно на первом этапе) основными направлениями развития портовых мощностей будут являться:

развитие портов-хабов на основных бассейнах страны;

ускоренное развитие терминалов первостепенной значимости (контейнерных и угольных);

устранение диспропорций в развитии подъездных железнодорожных и автомобильных путей к портам.

Развитие крупных портов-хабов позволит:

а) в кратчайшие сроки ликвидировать дефицит пропускной способности морских портов России, создать необходимый ее запас на пиковые нагрузки и использовать транзитный потенциал;

б) достичь поставленной цели со значительно меньшими затратами как для государства, так и для инвесторов;

в) развивать порты со значительно более высоким качеством функционирования, предоставляемых услуг и конкурентной стоимостью этих услуг.

К таким портам можно отнести Усть-Лугу (на Балтике), Тамань (на Юге) и Ванино-Совгавань (на Дальнем Востоке).

Анализ показывает, что при перспективном росте грузопотока, номенклатурные позиции по сухогрузам будут расти значительно быстрее, что показывает необходимость ускоренного развития соответствующих терминалов. В особенности это относится к угольным, контейнерным, лесным и зерновым терминалам. На сегодняшний день и в ближайшей перспективе наблюдается нехватка портовых мощностей для перевалки этих видов грузов.

Прирост портовых мощностей на всех морских бассейнах для обслуживания увеличивающихся грузопотоков будет осуществляться за счёт реализации инвестиционных проектов, как по реконструкции существующих мощностей, так и по строительству новых терминалов. При этом, характерно, что покрыть потребность в отдельных сухогрузных терминалах полностью будет невозможно только за счет развития существующих мощностей. Потребуется строительство новых, глубоководных и высокопроизводительных терминалов и в больших объемах, чем терминалов для других грузопотоков.

При анализе развития портовых мощностей и отборе приоритетных проектов в рамках настоящей Стратегии в качестве базовых критериев рассматривались:

соблюдение баланса интересов бизнеса и государства;

влияние на решение общетранспортных задач и соответствие основным направлениям государственной политики в области морского транспорта;  
синхронность развития подъездных железнодорожных и автомобильных путей к портам.

В настоящее время (по состоянию на начало 2013 года) мощности отечественных портов составляют 846,2 млн. тонн. При этом фактически задействовано 563,9 млн. тонн, т.е. 66% мощностей.

Всего за период с 2012 г. по 2030 г. в российских морских портах будут введены в эксплуатацию перегрузочные комплексы суммарной мощностью от 564,3 млн. тонн в год (энерго-сырьевой сценарий) до 850,0 млн. тонн в год (инновационный сценарий). С учётом уже действующих сегодня перегрузочных комплексов **суммарная мощность перегрузочных комплексов отечественных морских портов составит от 1410,5 млн. тонн в год до 1696,5 млн. тонн в год в зависимости от степени вероятности реализации того или иного проекта.** Коэффициент использования перегрузочных комплексов в 2030 г. составит более 70%.

По бассейнам ввод портовых мощностей будет происходить следующим образом.

#### **Балтийский бассейн**

Развитие портов Балтийского бассейна находится в условиях острейшей конкуренции со стороны портов на Балтике. За последние годы следует отметить наметившиеся положительные изменения в направлении грузопотоков для Российской Федерации. Если в 2002 году около 25% российских экспортных грузов перегружалось через прибалтийские порты, то в 2012 году этот показатель снизился до 10%.

В настоящее время в России реализуются решения по переводу экспорта стратегических грузов, прежде всего нефти и нефтепродуктов, в отечественные порты.

Отличительной характеристикой развития портовой инфраструктуры на Северо-Западе России является строительство и интенсивное развитие новых портов: Усть-Луга, Приморск, Высоцк. Однако дальнейшему развитию этих портов препятствуют такие ограничения, как необходимость реконструкции подходных каналов, ледокольного обеспечения, недостаток пропускной способности железнодорожных путей, необходимость создания припортовой инфраструктуры и другие.

С учетом анализа сложившихся и перспективных грузопотоков, мощности портов Балтийского бассейна увеличатся с действующих 303,8 млн. тонн до 463,5 млн. тонн (энерго-сырьевой сценарий) – 582,1 млн. тонн (инновационный сценарий), или на 52%-92% соответственно.

Основное увеличение произойдет по следующим портам.

В кратко- и среднесрочной перспективе:

Усть-Луга – за счет развития проектов в северной части (металлургический терминал, комплекс по перегрузке СУ, терминал минеральных удобрений, терминал накатных грузов), а также строительства комплекса по перевалке нефти (38,0 млн. тонн в год), комплекса по перевалке нефтепродуктов (16,0 млн. тонн в год) и контейнерного терминала (10,0 млн. тонн);

Санкт-Петербург – за счет создания многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» (27,6 млн. тонн в год), строительства контейнерного терминала (13,2 млн. тонн);

Приморск – за счет строительства терминалов для перевалки контейнеров, металлов, ЖРС, минеральных удобрений и нефтепродуктов (43,0 млн. тонн);

В долгосрочной перспективе мощный прирост даст строительство морского порта Бальга по перегрузке контейнеров, Ро-ро и наливных грузов общей мощностью 131,5 млн. тонн в год.

#### **Азово-Черноморский бассейн**

Южные порты России находятся на пересечении мировых торговых путей, через них проходят несколько транспортных коридоров, кроме того, это наиболее короткий путь от крупнейших промышленных центров России – производителей экспортной продукции – в Европу, страны Ближнего Востока, Азии, Африки и Америки. Такое географическое положение определяет важнейшую роль региональных МПК этого бассейна в решении поставленных государственных задач. Через портовую инфраструктуру бассейна в настоящее время проходит более трети всех российских грузопотоков, состояние и перспективы развития которых зависят от интенсивности и плотности судопотока по различным направлениям.

Развитие морских портов Азово-Черноморского бассейна во многом зависит от состояния и перспективных тенденций в портах соседних государств и в первую очередь Украины.

В последние годы в морских портах Южного бассейна перерабатывалось около трети общего грузооборота, что в 3 раза превышает наивысший суммарный грузооборот Азовско-Черноморских портов советского периода.

С учетом анализа сложившихся и перспективных грузопотоков, мощности портов Азово-Черноморского бассейна увеличатся с действующих 259,1 млн. тонн до 401,6 млн. тонн (энерго-сырьевой сценарий) – 452,4 млн. тонн (инновационный сценарий), или на 55%-75% соответственно.

Основное увеличение произойдет за счет строительства нового морского порта Тамань суммарной мощностью к 2030 году свыше 100 млн. тонн в год, а также увеличения мощностей портов Новороссийск (более чем на 20 млн. тонн в год) и Туапсе (на 7 млн. тонн в год).

#### **Каспийский бассейн**

Действующие мощности Каспийского бассейна увеличатся на 5,9 млн. тонн в год (энерго-сырьевой сценарий) – 9,0 млн. тонн в год (инновационный сценарий) и к 2030 году составят порядка 28,2 млн. тонн (энерго-сырьевой сценарий) – 31,3 млн. тонн (инновационный сценарий). Основной прирост произойдет за счет развития портов Оля (второй грузовой район) и Махачкала.

Согласно Стратегии социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 06.09.2010 № 1485-р, к числу приоритетных направлений развития морского транспорта в Прикаспийском регионе отнесено создание новых мощностей в Махачкалинском морском порте. Согласно прогнозным оценкам самого порта, прирост мощностей произойдет, преимущественно, по нефтеналивным грузам за счет модернизации нефтеналивных причалов в рамках второй очереди реконструкции и развития порта.

#### **Дальневосточный бассейн**

В связи с решением Правительства России об ускоренном социально-экономическом развитии Сибири и Дальнего Востока грузопотоки в прогнозируемом периоде несколько сместятся в восточном направлении. Этому будет способствовать также укрепление внешнеэкономических связей России с быстро развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Современная развитая транспортная инфраструктура является одним из базовых условий успешной реализации национальных проектов на Дальнем Востоке. Удельный вес транспорта в структуре ВРП региона выше, чем в среднем по России, и составляет 11%, а в Хабаровском, Приморском краях, Амурской области этот показатель колеблется от 14 до 20%. Это свидетельствует о значительной роли транспорта в развитии экономики востока России.

Ключевыми задачами развития портовой инфраструктуры Дальневосточного бассейна являются:

- создание экономически выгодных условий по привлечению импорта из Азиатско – Тихоокеанского региона в порты Дальнего Востока;
- создание в портах контейнерных хабов;
- развитие перегрузочных мощностей базовых материковых портов – Владивостока, Находки, Восточного, Ванино, Посьета, Зарубино;
- развитие международных пограничных переходов терминального хозяйства, обеспечивающих ускорение технологической и таможенной обработки, комфортные условия для пассажиров.

С учетом анализа сложившихся и перспективных грузопотоков, мощности портов Дальневосточного бассейна увеличатся с действующих 188,1 млн. тонн до 362,4 млн. тонн (энерго-сырьевой сценарий) – 424,4 тонн (инновационный сценарий), или почти в 2 раза.

Как было отмечено, суммарные производственные мощности Дальневосточного бассейна по углю, запланированные к строительству на период до 2030 года, несколько завышены, что очевидно, без изменения действующих схем логистики и кардинального пересмотра вопросов увеличения пропускной способности железных дорог, создаст трудности в доставки данного груза в порты железнодорожным транспортом.

Тем не менее, анализ показывает, что основными точками роста на Дальневосточном бассейне будут выступать:

Порт Ванино – ввод мощностей на 65-70,0 млн. тонн (угольные проекты), особенное развитие порт Ванино получит в связи с формированием Ванино-Советско-Гаванского транспортного узла и свободной экономической зоны портового типа на его базе.

Порт Восточный – ввод мощностей около 55-60 млн. тонн (включая развитие нефтеперегрузочного комплекса в бухте Козьмина на 15,0 млн. тонн).

В соответствии с поручением Президента России от 24.01.2012 № ВП-П9-1Пр в перспективе до 2020-2030 года будет осуществлено строительство нового угольного терминала общего доступа мощностью 20,0 млн. тонн. В настоящее время определено место размещения порта (бухта Суходол, Приморский край) и участники проекта.

На Сахалине основное развитие получают угольные проекты в портах Шахтерск и Холмск.

#### **Арктический бассейн**

В состав морских портовых комплексов Арктического бассейна входит крупнейший порт Мурманск, который, выполняя стратегические государственные задачи, развивает конкурентоспособность портовой инфраструктуры северных районов.

Мурманский морской торговый порт – это крупный транспортный узел европейской части России, через который перевозится ежегодно более 25 млн. тонн грузов. Уникальные природно-климатические условия, в которых находится Мурманский порт, предоставляют ряд существенных преимуществ для грузовладельцев и судоходных компаний – это возможность круглогодично принимать без ледовой проводки и обрабатывать суда дедвейтом до 150 тыс. тонн, большая пропускная способность порта, развитая инфраструктура, открытый выход в океан и относительно небольшие расстояния до важнейших портов Европы.

В перспективе порт Мурманск должен стать крупнейшим центром перевалки как внешнеторговых, так и арктических грузов.

Кроме того, Арктический бассейн будет выступать лидером по строительству новых портов, таких как Сабетта, Териберка и др. В перспективе могут быть реализованы такие проекты как порты Индига, Печенга и ряд других.

За счет строительства новых портов, а также возрождения старых арктических портов мощности портов Арктического бассейна увеличатся с действующих 72,9 млн. тонн до 154,8 млн. тонн (энерго-сырьевой сценарий) – 206,3 млн. тонн (инновационный сценарий), или в 2,1-2,8 раза соответственно.

Новые порты Сабетта и Териберка дадут прирост портовых мощностей порядка 60,0 млн. тонн уже к 2020 году. Действующие мощности порта Мурманск увеличатся на 22,4 млн. тонн за счет строительства угольного терминала "Лавна" на западном берегу Кольского залива. Также точкой роста будет выступать свободная экономическая зона портового типа на базе комплексного развития Мурманского транспортного узла.

Таблица 11

Прогнозируемый объем портовых мощностей в морских портах России на период до 2015-2020-2030 года

Данные по морским бассейнам	2012г. факт	млн. тонн/млн.тонн в год							
		2015г. прогноз		2020г. прогноз		2030г. прогноз		Всего за период 2012-2030 гг.	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn	En	Inn
Всего мощности в портах России	846,2	981,1	1000,6	1224,7	1472,5	1410,5	1696,5		
в т.ч. прирост за соответствующий период		134,9	154,4	243,6	471,9	185,8	224	564,3	850,3
Арктический бассейн	72,9	75,5	83,3	142,8	162,3	154,8	206,3		
в т.ч. прирост за соответствующий период		2,6	10,4	67,3	79,0	12,0	44,0	81,9	133,4
Балтийский бассейн	303,8	355,4	363,1	413,7	474,7	463,5	582,1		
в т.ч. прирост за соответствующий период		51,6	59,3	58,3	111,6	49,8	107,4	159,7	278,3
Азово-Черноморский бассейн	259,1	276,1	279,2	295,2	406,9	401,6	452,4		
в т.ч. прирост за соответствующий период		17,0	20,1	19,1	127,7	106,4	45,5	142,5	193,3

период									
Каспийский бассейн	22,3	25,0	25,3	28,2	31,3	28,2	31,3		
в т.ч. прирост за соответствующий период		2,7	3,0	3,2	6,0	0,0	0,0	5,9	9,0
Дальневосточный бассейн	188,1	249,1	249,7	344,8	397,3	362,4	424,4		
в т.ч. прирост за соответствующий период		61,0	61,6	95,7	147,6	17,6	27,3	174,3	236,3

Анализ по отдельным наиболее значимым портам и детализация по проектам приведены в Приложении 5.

#### **IV. Приоритетные направления развития морских портов**

Развитие морских портов в каждом временном периоде имело свои особенности. Так, например, в начале 90-х гг. XX столетия стоял вопрос об усиленном строительстве новых портов на Балтике с целью обеспечения экономической безопасности России и недопущения переключения внешнеторговых грузопотоков в порты сопредельных государств. В 2000-х годах активно развивались механизмы привлечения инвестиций в портовую инфраструктуру, структурировались механизмы управления морским портовым хозяйством.

В настоящее время стоит задача интеграции всех видов транспорта и повышения эффективности их взаимодействия с целью реализации конкурентных преимуществ России и усиления её транзитного потенциала.

В соответствии с подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» предполагается реализация следующих проектов:

комплексное развитие транспортного коридора «Запад – Восток» в направлении Европа – Российская Федерация – Япония с ответвлениями из Российской Федерации на Казахстан, Монголию и Китай. Ключевыми звеньями данного коридора должны стать 1) двухпутная и полностью электрифицированная Транссибирская магистраль, 2) стратегические морские порты, 3) мультимодальные транспортные узлы и 4) межрегиональные логистические центры, которые позволят переключить транспортные потоки Азиатско-Тихоокеанского региона на транспортный коридор «Запад – Восток»;

комплексное развитие коридора «Север – Юг» по направлению Северная Европа – Российская Федерация – Иран – Индия с ответвлениями на Кавказ, Персидский залив, Центральную Азию. В составе коридора «Север – Юг» будут осуществляться работы по развитию магистральных путей сообщения и комплексных транспортных узлов, продолжится расширение и строительство подходов к морским и речным портам (Новороссийск, Тамань, Ростовский универсальный порт), железнодорожным станциям, аэропортам и мультимодальным терминалам.

На сегодняшний день ставятся задачи развития и повышения конкурентоспособности морских портов, находящихся в местах максимальной концентрации экспортных и транзитных грузопотоков. Российские морские порты на всех бассейнах являются «точками входа» международных транспортных коридоров («Транссиб», «Север – Юг», маршрута «Европа – Западный Китай»). Для обеспечения ускоренного развития перевозок грузов в контейнерах предусматривается строительство контейнерных и перегрузочных терминалов в портах Новороссийск и Мурманск, создание комплексного транспортного узла на базе порта Тамань и Ростовского универсального порта.

Решающее значение в перспективе будет иметь специализация морских портов через создание так называемых "эшелонированных портов" по роттердамскому образцу, когда портовая система будет включать удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы. Для этого потребуются развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов.

Предстоит значительно расширить региональное транспортное сотрудничество в области транспорта для реализации интересов российского транспортного бизнеса:

на северо-западе России - в рамках Совета Баренцево/Евро-арктического региона и Совета государств Балтийского моря;

на юге - в рамках Черноморского экономического сотрудничества;

на востоке - в рамках Шанхайской организации сотрудничества и Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества.

Для обеспечения роста перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах предусматривается строительство паромных комплексов для обеспечения сообщения с Калининградской областью и островом Сахалин, строительство инфраструктуры для обслуживания пассажиров, а также в ряде портов инфраструктуры для организации проведения таких масштабных проектов как саммит АТЭС во Владивостоке в 2012 году и Олимпийские игры в Сочи в 2014 году.

Предусматривается использование и развитие современных инновационных и информационных технологий на морском транспорте.

#### **4.1. Региональные аспекты развития морской портовой инфраструктуры**

В современных условиях эффективное управление является существенным фактором усиления темпов экономического роста регионов и государства в целом. Значительно усиливается роль регионов как места формирования конкурентной среды для находящихся там хозяйствующих субъектов, в частности морских портов.

Развитие морских портов оказывает стимулирующее воздействие на экономический рост территориальных образований, предпринимательскую активность и конкуренцию на рынке, приток инвестиций и квалифицированных кадров, развитие инновационных технологий. Зачастую, морские порты являются градообразующими предприятиями, имеющими социальное значение для региона. Морской транспорт обеспечивает около 60 процентов внешнеторговых экономических связей России, играет значительную роль в реализации транзитного потенциала России и незаменимую роль в транспортном обеспечении труднодоступных районов и завозе грузов в районы Крайнего Севера.

Поставленная на уровне государства задача по повышению экспортных возможностей страны может быть решена в единстве увеличения внешнеэкономического потенциала государства и комплексного развития регионов, включая социальную составляющую.

Анализ стратегических документов развития портов на региональном уровне<sup>2</sup> позволяет заключить, что как непосредственно вопросы развития отдельных портов, так и некоторые прогнозы их деятельности (естественно, подразумевающие их развитие) затрагиваются практически в каждом граничащем с морем регионе Российской Федерации. При этом северные регионы в большей степени ориентированы на развитие портов, обеспечивающих разведку и добычу углеводородов на арктическом шельфе, и на вопросы развития Северного морского пути, организации северного завоза в труднодоступные регионы и т.д. На Балтике в рамках региональных стратегий предусматривается развитие Большого порта Санкт-Петербург, Калининград, Балтийск. Подразумевается развитие системы тыловых терминалов, обеспечивающих перенос максимально возможного объема операций с грузом за пределы порта. Видится функционирование морских грузовых терминалов в районе железнодорожной станции Бронка, г. Ломоносов и г. Кронштадт. В портах Южного бассейна большое внимание уделяется развитию транспортного потенциала региона через комплексное развитие региональных транспортных узлов, в частности, создание портовых особых экономических зон в портах Оля и Тамань. В Дальневосточном бассейне планируется наиболее диверсифицированное развитие портов, основывающееся как на реализации импорто-экспортного и транзитного потенциала страны, так и на решении региональных социальных задач (развитие каботажных перевозок, организация оптовых рыбных бирж в портах).

Комплексный анализ показывает, что, к сожалению, при одновременной реализации всех обозначенных стратегических инициатив возможно, с одной стороны, развитие избыточных мощностей (разные регионы в развитии портов, по сути, рассчитывают на один и тот же рынок), с другой – недостаточность мощностей (определенные важные аспекты кажутся непривлекательными всем регионам, однако их нужно реализовывать тем, у кого наименьшие издержки). Для полноценного, скоординированного и унифицированного подхода к развитию всей отечественной

<sup>2</sup> См. подробнее полный отчет РАНХ.

портовой инфраструктуры данные региональные инициативы обязательно должны быть рассмотрены на федеральном уровне. Оценка и анализ этих инициатив, особенно в части реализации импортно-экспортного потенциала страны, должны проводиться в контексте разработанных в Стратегии основных направлений развития морской портовой инфраструктуры. Таким образом, соответствующие инициативы должны быть рассмотрены и включены, в случае положительной оценки, в Стратегию на общих для остальных мероприятий условиях. Соответственно инициатором этих мероприятий являются субъекты Федерации.

По отдельным вопросам развития портовой инфраструктуры, не связанным с реализацией экспортно-импортного и транзитного потенциала страны, вопросы проведения политики развития портов должны быть переданы непосредственно в регионы. По данным мероприятиям, например направленным на развитие каботажных перевозок или по организации рыбных рынков в порту, необходимо наличие лишь согласования непротиворечивости общих принципов мероприятия с принципами Стратегии. Детального анализа экономической целесообразности или источников и объемов финансирования на федеральном уровне можно не проводить, эти решения отдаются на региональный уровень.

Несмотря на интенсивные планы в развитии региональных морских портовых комплексов имеются сдерживающие факторы системного характера, которые препятствуют развитию портовой деятельности и снижают их конкурентоспособность:

- отсутствие эффективного взаимодействия государства с частным бизнесом в вопросах развития портовой инфраструктуры;
- особенности географического положения портов: малые глубины, протяженные подходные каналы, ледовая обстановка, удаленность от основных направлений мировых морских перевозок;
- несоответствие мировой практике режима и процедур работы пунктов пропуска;
- неурегулированность земельных и имущественных отношений в портах;
- отсутствие принятых в мировой практике налоговых и таможенных преференций, в том числе для создания портовых особых экономических зон.

Отдельным приоритетом Стратегии развития морской портовой инфраструктуры является сотрудничество между портами и внутри них, что будет способствовать общему эффективному развитию. Под сотрудничеством в настоящей Стратегии понимается конкретное взаимодействие между сторонами, которые участвуют в деятельности порта. По уровню взаимодействия сотрудничество может носить межстрановой, региональный или внутрипортовый характер. По типам взаимодействия сотрудничество может быть условно разделено на институциональное (например, институциональный обмен опытом на страновом уровне), индустриальное (например, обмен опытом практической работы на уровне отдельных портов) и коммерческое (например, создание совместных предприятий). Мероприятия, подразумевающие меж- и внутрипортовое сотрудничество для обмена передовым опытом, знаниями, созданием взаимовыгодных региональных площадок взаимодействий, имеют дополнительный приоритет в рамках Стратегии. При этом выделим следующие виды особо приоритетных направлений:

- обмен информацией и опытом в работе портового хозяйства;
- проведение выставок и организация рабочих площадок для обмена передовым опытом и обсуждения возможностей сотрудничества;
- содействие внедрению внутрипортового электронного документооборота;
- создание промышленных парков и развитие региональных мультимодальных связей для снижения издержек движения товаров по логистическим цепочкам;
- закрепление общероссийских стандартов ведения портовой статистики в соответствии с принятой международной практикой;
- подготовка кадров для портового хозяйства.

Особо стоит остановиться на развитии Арктической зоны Российской Федерации (территории, расположенные преимущественно севернее 60-й параллели)<sup>3</sup>.

Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу определены главные цели, основные задачи, стратегические приоритеты и механизмы реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике, а также система мер стратегического планирования

---

<sup>3</sup> Раздел написан по материалам проекта Стратегии развития арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года

социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности России.

Государственная политика в отношении Северного морского пути основывается на следующих принципах: государство поддерживает приоритетные отрасли арктической экономики, способные в короткие сроки увеличить грузопотоки; создает благоприятные нормативные правовые и финансово-экономические условия для деятельности российских коммерческих предприятий и иностранных инвестиций в этих отраслях; развивает федеральную транспортную инфраструктуру (ледоколы, гидрографический флот, средства навигации, гидрометеорологии, связи, спасания) как основу единой национальной транспортной коммуникации в Арктике. Коммерческие предприятия и субъекты Российской Федерации по мере развития экономической деятельности и роста грузовой базы создают свой транспортный флот или пользуются услугами судоходных компаний, развивают портовое хозяйство и принимают долевое участие в развитии инфраструктуры СМП, обеспечивающей деятельность этих субъектов. В результате создается самокупаемая арктическая морская транспортная система.

Главные цели государственной политики Российской Федерации в Арктике предполагается достигнуть решением в том числе следующих задач:

- обеспечить реструктуризацию объемов грузоперевозок по Северному морскому пути, в том числе за счет государственной поддержки строительства судов ледокольного, аварийно-спасательного и вспомогательного флотов, а также береговой инфраструктуры;

- сформировать систему контроля за обеспечением безопасности судоходства, управлением транспортными потоками в районах интенсивного движения судов, в том числе за счет реализации комплекса мер по гидрометеорологическому и навигационному обеспечению в Арктической зоне Российской Федерации.

Согласно планам по развитию Арктики, предполагается радикальная модернизация Северного морского пути и наращивание грузооборота на его трассах к 2020 году до 30-35 млн. тонн ежегодно за счет транспортировки с новых шельфовых объектов и транзитных потоков из Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Предполагаемые объемы грузооборота будут созданы за счет перевозки углеводородов с новых месторождений арктического шельфа, Тимано-Печорской провинции, частичного переключения грузов российских производителей, которые перевозятся через Суэцкий канал, подключения первых транзитных перевозок грузов между портами Западной Европы, Северной Америки, Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии (в случае, если зарубежные грузоотправители переключат часть своих грузопотоков с южных маршрутов на северные).

Модернизация арктической транспортной системы является приоритетным направлением развития Арктической зоны Российской Федерации.

Восстановление функций СМП для безопасного плавания по его трассам предполагает модернизацию арктических портов Хатанга, Тикси, Певек, Дудинка, Диксон и создание новых портовых (транспортно-логистических) комплексов/рейдовых отгрузочных терминалов Индига, Харасавей, Мурманск, Варандей.

Развитие опорной транспортной сети арктических территорий для обеспечения перевозок по нему предусматривает и развитие инфраструктуры арктических портов Тикси и Зеленый Мыс. Намечено строительство устьевых перегрузочных комплексов в устьях рек Лены, Яны, Индигирки и Колымы.

Для реализации планов по разработке арктического шельфа и доставке углеводородов в Европу и США, а также использованию СМП для транзитных перевозок между странами Северо-Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона (Япония, Китай, США, Канада) планируется развивать инфраструктуру безопасности мореплавания по Северному морскому пути. Предполагается кардинальное обновление ледокольного флота, строительство специализированных судов ледового класса и усиленного ледового класса, двухкорпусных танкеров, имеющих дополнительное аварийное снабжение.

Модернизация арктического флота обуславливает расширение роли транспортных средств двойного и универсального назначения, которые в условиях современной Арктики наиболее эффективны, а также мало- и среднетоннажных судов "река-море" плавания, сухогрузно-наливных теплоходов, судов для перевозки транзитных контейнерных грузов, танкеров ледового класса, специализированных судов для рыбопромыслового, научно-исследовательского флота.

Для эффективного развития морского транспорта предполагается законодательное закрепление сохранения в федеральной собственности ледокольного

флота, систем навигации, гидрографии, гидрометеорологии, связи и управления судоходством как основы единой национальной транспортной коммуникации России в Арктике. Развитие ледокольного и транспортного флота, портов и систем обеспечения безопасности мореплавания будет направлено на круглогодичный массовый вывоз нефти, газа и конденсата из месторождений на побережье и шельфе Баренцева и Карского морей, регулярные перевозки, осуществление транзита по Северному морскому пути, северного завоза энергоресурсов и товаров народного потребления, а также вывоза продукции.

Создание транспортных судов ледовых категорий, в частности танкеров, будет осуществляться за счет акционерных производственно-транспортных предприятий, осваивающих природные ресурсы Арктики. Развитие прибрежной портовой инфраструктуры предполагается обеспечить за счет средств заинтересованных грузовладельцев и приарктических субъектов Российской Федерации на принципах государственно-частного партнерства. Создание новых портовых транспортно-технологических комплексов в районе Кольского полуострова, портов-терминалов Индига, Харасавэй, Яся (Обская губа); новых рейдовых отгрузочных терминалов для наливных грузов (Варандей, Приразломное, Липатниково/Игарка, контейнерных терминалов в портах Мурманск, Тикси, Эгвекино, Провидения) предусматривается за счет собственных средств коммерческих предприятий. Порт Эгвекино рассматривается в качестве базового приемно-снабженческого порта Чукотского автономного округа с организацией в ближайшей перспективе (после завершения строительства автодороги Эгвекино – Мыс Шмидта – Певек) круглогодичной навигации на направлении Владивосток (Находка, Восточный, Ванино) – Эгвекино. Все порты должны быть обеспечены приемными сооружениями по сбору и утилизации отходов и природоохранными средствами.

Развитие отдельных арктических проектов будет осуществляться следующим образом.

Мурманская область. Особое значение имеет реализация проекта "Комплексное развитие Мурманского транспортного узла", который включен в федеральную целевую программу "Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)". Его целью выступает использование потенциала Мурманского транспортного узла для обслуживания грузопотоков Северного морского пути, Баренцева-Евроатлантического транспортного коридора, а также грузов углеводородного сырья, связанных с разработкой и эксплуатацией шельфовых месторождений. В рамках проекта планируется строительство новых портовых перегрузочных комплексов, морского контейнерного и логистического терминалов, развитие сети подъездных железнодорожных и автомобильных дорог, а также других объектов.

Архангельская область. В рамках реализации первой фазы проекта эксплуатации запасов углеводородов континентального шельфа, в первую очередь Штокмановского газоконденсатного месторождения, в Архангельской области открывается возможность размещения логистическо-распределительного центра и комплексной базы обеспечения.

Наличие свободных мощностей Северной железной дороги относится к стратегическим резервам, позволяя за короткий промежуток времени значительно увеличить объемы грузоперевозок на северных направлениях. Развитие транспортного сектора Архангельской области будет направлено на реализацию приоритетного проекта строительства глубоководного района морского порта Архангельска. Для обеспечения переработки грузопотока к 2020 году планируется построить и ввести в эксплуатацию новый глубоководный район "Северный" Архангельского морского порта в губе Сухое море, который сможет принимать суда грузоподъемностью до 70-80 тысяч тонн.

На территории Таймырского (Долгано-Ненецкого) муниципального района Красноярского края будет реализован проект строительства трубопроводно-танкерной, транспортно-технологической системы вывоза сырой нефти из Нижне-Енисейских месторождений. Строительство нефтепровода до порта Диксон позволит создать в Диксонском районе устойчивую местную экономику. Появится возможность привлечения к этой транспортной схеме нефтедобычи с месторождений соседних районов.

На основе реализации транспортной схемы Красноярск – Лесосибирск – Туруханск – Игарка – Дудинка станет возможным привлечь новые грузы на Северный морской путь в результате доступа предприятий Сибирского федерального округа на экспортные рынки и ввоза импортного оборудования. Радикальная модернизация Дудинского морского порта обеспечит снижение ежегодных затрат на

восстановительные работы по вводу причалов порта в эксплуатацию, уменьшит межпаводковый период и сократит вынужденный простой порта.

Ненецкий автономный округ. Огромную роль в преобразовании экономики округа будут играть железнодорожные транспортные коридоры и порт Нарьян-Мар. Эти системы обеспечивают трансконтинентальную связь портов Белого, Баренцева и Карского морей с портами Тихого океана, определяют новые направления выхода сырьевых регионов Урала и Сибири на рынки Западной Европы и Северной Америки, способствуют формированию новых минерально-сырьевых потоков. Порт Нарьян-Мар имеет важное значение в обеспечении каботажных перевозок.

Произойдет создание морского глубоководного многофункционального порта-хаба Индига, газохимического и нефтеперерабатывающего комплексов, завода по сжижению природного газа, развитие трубопроводной системы с выходом на Индигу, включая газопровод "Кумжинское – Индига". Этот проект обеспечит создание новой надежной транспортной системы в западной части Арктической зоны Российской Федерации.

Амдерма будет использована как современный порта (при условии строительства железной дороги к порту). Потенциальная портовая и перевалочная функция Амдермы создает условия для размещения здесь современного перерабатывающего горнорудного комплекса, ориентированного как на внутренние, так и внешние грузопотоки. Здесь же будет размещен угольный морской терминал для приемки 15-25 млн. тонн угля с месторождений округа и Республики Коми.

Строительство порта, выход к побережью железной дороги, возобновление деятельности аэродрома, который может использоваться как основной и запасной, а также для авиационного обеспечения при освоении континентального шельфа, обеспечит превращение Амдермы в один из важнейших стратегических транспортных узлов России на арктическом побережье.

Другим перспективным портом-хабом широкого профиля станет Индига, которая обладает благоприятными условиями для входа крупнотоннажного флота с Атлантики в круглогодичном режиме плавания с привлечением ледокольных средств в течение 3-4 месяцев, а акватория достаточно защищена от воздействия экстремальных погодных условий. Строительство многофункционального порта-хаба в Индиге позволит создать благоприятные условия для обустройства трубопроводного транспорта по схеме Харьяга-Индига с организацией терминала отгрузки в районе мыса Большой Румяничный. В настоящее время прорабатывается вопрос прокладки к порту в перспективе до 2030 года железной дороги Сосногорск-Индига.

Арктические районы Республики Саха (Якутия). Планируется модернизация флота Ленского, Янского и Колымского пароходств, морского порта Тикси и восстановлена береговая сервисная инфраструктура.

В пределах Чукотского автономного округа и шельфов омывающих его морей выявлено шесть перспективных нефтегазоносных бассейнов со значительными запасами углеводородного сырья. Нефтегазоносные структуры этой зоны мало изучены и требуют значительных инвестиций в геолого-разведочные работы. Предварительно оцененные запасы позволяют прогнозировать к 2020 году добычу около 500 тыс. тонн нефти и 70 млн. куб. м газа, что позволит обеспечить потребности округа в нефтепродуктах и энергоресурсах, сократить бюджетные расходы на северный завоз нефтепродуктов и увеличить налоговую базу регионального бюджета. Для этого в г. Анадыре будет построен нефтеперерабатывающий завод мощностью 350 тыс. тонн в год с соответствующей инфраструктурой, включающей подогреваемый нефтепровод, головную перекачивающую станцию, нефтебазу и новый причал в морском порту.

#### **4.2. Взаимодействие морских портов со смежными видами транспорта**

Грузы в морские порты поступают всеми видами транспорта. При этом доли отдельных видов транспорта с годами меняются. Однако, традиционно и преимущественно грузы поступают железнодорожным и трубопроводным транспортом (примерно в равных долях). Железнодорожный транспорт доставляет в порты сухогрузы и нефтепродукты, трубопроводный транспорт – сырую нефть. За период с 2006 г. по 2012 г. доля железнодорожного транспорта выросла на 4,4 пункта, трубопроводного транспорта - на 1,8 пункта.

Существенно увеличилась по отправлению доля автомобильного транспорта - на 8,2 пункта. Это объясняется тем, что в условиях рынка появилось множество малых и средних предприятий, для которых автомобильный транспорт является наиболее удобным средством доставки товаров, несмотря на высокую стоимость перевозок.

Доля речного транспорта и при завозе грузов в порты, и при вывозе их из портов снижается. Вместе с тем, с учетом проведения реформирования системы управления внутренним водным транспортом в перспективе можно ожидать роста соответствующей доли российского внутреннего водного транспорта.

Завоз и вывоз грузов морским транспортом незначителен – в основном, это наливные грузы в Арктическом бассейне.

В перспективе распределение долей в завозе и вывозе грузов между видами транспорта не претерпит серьезных изменений. Может несколько возрасти доля автомобильного транспорта. Доля речного транспорта возрастет при условии реализации всех заложенных при реформировании мероприятий.

Таблица 12

Прибытие и отправление грузов в/из морские порты России разными видами транспорта для отправления морем %

Виды транспорта	2006 г.		2007 г.		2010 г.		2011 г.		2012 г.	
	п	о	п	о	п	о	п	о	п	о
Железнодорожным	43,6	29,3	44,0	34,9	44,5	25,1	46,6	23,8	48,0	21,0
Автомобильным	5,7	54,8	5,1	54,0	5,3	52,4	6,8	61,5	6,0	63,0
Речным	5,0	7,5	3,7	3,3	2,9	2,9	2,8	3,1	2,0	3,0
Морским	0,0	0,0	0,2	2,2	3,6	11,5	1,9	2,3	0,0	1,0
Трубопроводным	45,7	8,2	47,2	7,9	43,7	8,2	42,0	9,2	41,0	10,0

П-прибытие

О-отправление

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.

Однако первоочередным сдерживающим фактором развития портов является сухопутная инфраструктура, в первую очередь – железнодорожные подходы.

**Почти половина (по итогам 2012 года - 48%) грузов (по прибытию) доставляется в порты железнодорожным транспортом.** В этой связи, налаженная работа портовиков и железнодорожников, а также возможности инфраструктуры – являются основополагающими факторами интеграции этих видов транспорта.

Анализ показывает, что **на всех морских бассейнах Российской Федерации существует острая необходимость развития железнодорожных подходов к морским портам** как ближних, так и дальних.

Данная проблема обостряется тем, что экономика страны уже предъявляет к перевозке значительные объемы грузов, в то время как дефицит собственной инвестиционной программы ОАО «РЖД» не позволяет осуществить весь комплекс мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры в полном объеме за счет собственных средств.

В 2012 году объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом ОАО «РЖД» в направлении морских портов России составили 243,2 млн. тонн (прирост к 2011 году +11,4%). В Генеральной схеме развития железнодорожного транспорта на период до 2020 года объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом в морские порты прогнозируются в объемах от 357,5 млн. тонн (по консервативному варианту) до 422,8 млн. тонн (по инновационному варианту). Для обеспечения перевозок указанных объемов грузов в сообщении с портами необходима реализация мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры с потребным объемом инвестиционных средств от 834 до 1798 млрд.рублей.

Настоящая Стратегия базируется на полной реализации комплекса мероприятий, предусмотренных Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010 – 1015 годы)» и Генеральной схеме развития железнодорожного транспорта на период до 2020 года, направленных на комплексное развитие транспортных узлов, в том числе на железнодорожные подходы к морским портам. Однако, в случае если мероприятия подпрограммы «Железнодорожный транспорт» не

будут выполнены в полном объеме, то с большой долей вероятности можно говорить о невыполнении прогнозируемых объемов перевозок железнодорожным транспортом в направлении морских портов. В этой связи возникает вопрос об эффективном регулировании грузопотоков в направлении морских портов. Например, вопрос целесообразности переключения части грузов с железной дороги на другие виды транспорта (например, внутренний водный) – нерационально недоиспользовать потенциал морских портов для экономики страны. По всей видимости, вопросы эффективного регулирования, рационального использования возможностей транспортной системы и синхронного развития всех видов транспорта в совокупности с применением новых форм управления и совершенствованием нормотворчества на стыках видов транспорта должны стать предметом государственной политики в области транспорта на современном этапе развития.

Сопоставив прирост портовых мощностей, ориентированных на ж/д (см. Таблицу 13), и пророст возможностей железной дороги, можно сделать вывод о дефиците последних в объеме 39,9 млн. тонн к 2015 году, и 155,0 млн. тонн к 2020 году. Суммарный дефицит составит 194,9 млн. тонн.

При этом самый значительный дефицит провозной способности ж/д к морским портам будет наблюдаться на Северо-Западе и на Дальнем Востоке – нехватка порядка 40 млн. тонн на каждом бассейне.

Например, рассмотрим ситуацию с портом Санкт-Петербург (Балтийский бассейн).

Санкт-Петербургский железнодорожный узел в административных границах Санкт-Петербурга в настоящее время обслуживает районы Большого порта Санкт-Петербурга, расположенные в районе тяготения припортовых станций Автово и Новый Порт. Суммарный железнодорожный грузооборот припортовых станций за последние годы имел тенденцию к росту и в период 2002 – 2011гг. увеличился с 20,6 млн. тонн до 26 млн. тонн, т.е. прирост за период составил около 30%.

При анализе инфраструктуры Большого порта Санкт-Петербург и сопоставлении планов его развития с планами по развитию железнодорожных подходов было выявлено несоответствие. В частности, по порту Санкт-Петербург мощности планируется уже к 2015 году увеличить на 11,2 млн. тонн, в то время как прирост мощностей ж/д в этот период ограничивается лишь 0,9-2,5 млн. тонн (включая Бронку и Ораниенбаум). Согласно прогнозу объемов перевалки грузов в морских портах, прибывающих и отправляемых железной дорогой, составленному на основе проектов, реализуемых ФГУП "Росморпорт" и частными стивидорными компаниями, в 2015 году Большой порт Санкт-Петербург выйдет на объем перевалки таких грузов на уровне 50 млн. тонн. Вместе с тем, по данным ОАО «Институт экономики и развития транспорта» и ОАО «РЖД», объем перевозок грузов ж/д транспортом через Большой порт Санкт-Петербург в 2015 году составит чуть менее 30 млн. тонн (20-27 млн.тонн). Разница, как мы видим, в 20 млн. тонн, что требует выработки дополнительных мер и принятия согласованных решений по развитию ж/д подходов к порту.

Аналогичная ситуация и по порту Усть-Луга. Прогноз объемов перевалки грузов, доставляемых в порт железной дорогой, на 2015 год, по данным портовиков, опережает аналогичный прогноз, составляемый железнодорожниками: 77 млн. тонн (портовики) против 63 млн. тонн (железнодорожники). А к 2020 году этот разрыв, по прогнозным оценкам, возрастает еще на 4 млн. тонн.

Особенно остро, как отмечалось, проблема дефицита железнодорожных подходов проявляется на Дальневосточном бассейне, а в перспективе она может еще сильнее обостриться.

Мощности порта Восточный планируется увеличить к 2015 году на 26,2 млн. тонн и еще на 24 млн. тонн к 2020 году. В то время как прирост ж/д мощностей к Восточному порту, по данным ОАО «Институт экономики и развития транспорта» и ОАО «РЖД», составит 11,0 млн. тонн к 2015 году и еще 5,0 млн. тонн к 2020 году (по инновационному варианту).

Основным барьером, ограничивающим перспективные грузопотоки на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, является практически весь восточный участок БАМа – от станции Хани до Комсомольска-на-Амуре и далее до Советской Гавани, включая Кузнецовский туннель на участке Комсомольск-на-Амуре–Ванино. В свете текущего состояния транспортной инфраструктуры региона приоритетными направлениями развития транспорта в Дальневосточном федеральном округе являются усиления Транссибирской магистрали и БАМа во взаимосвязке с развитием перегрузочных мощностей базовых материковых портов и портов на острове Сахалин.

Реализация планов по освоению месторождений полезных ископаемых в Дальневосточном, Сибирском федеральных округах, строительству портовых

экспортных мощностей на Ванинском транспортном узле и портах Приморского края вызовет наибольший прирост объёмов грузопотоков на участках БАМа и Транссиба. Так, на БАМе на подходах к Комсомольскому железнодорожному узлу грузонапряжённость к 2015 году прогнозируется с ростом в 3,3 раза, а к 2020 году – почти в 4,5 раза против существующего уровня. В соответствии с прогнозом суммарная загрузка железнодорожной сети на подходе к Ванино прогнозируется в следующих размерах: к 2015 году это более 41 млн. тонн, а к 2020 почти 60 млн. тонн. Если говорить о Приморском крае, то здесь этот объём к 2015 году составит более 91 млн. тонн, а к 2020 году более 100 млн. тонн всех видов грузов. Таким образом, для освоения нарастающего грузопотока требуется коренная реконструкция и развитие железнодорожной инфраструктуры как на БАМе, так и на восточной части Транссиба.

На Юге будет наблюдаться обратная ситуация и значительная неравномерность в строительстве портовых мощностей и смежной железнодорожной инфраструктуры. К 2015 году прирост мощностей ж/д будет опережать прирост портовых мощностей, преимущественно, за счет ввода 33,9 млн. тонн ж/д ветки к порту Тамань уже к 2015 году. А ввод портовых мощностей Тамани намечен только к 2020 году в объеме более 60 млн. тонн.

Таким образом, проведенный анализ показывает, что реализация заявленных планов по развитию морских портов напрямую зависит от сбалансированного развития железнодорожных подходов и возможна при условии выполнения в полном объеме всех мероприятий, предусмотренных Генеральной схемой развития железнодорожного транспорта на 2015 и 2020 годы.

Вопрос синхронного развития смежных видов транспорта – морских портов и железной дороги – должен решаться на межведомственном уровне с использованием таких механизмов планирования как разработка транспортно-экономических балансов, сбалансированных графиков, дорожных карт и других.

Таблица 13

Прогноз объемов перевалки грузов, доставляемых в морские порты железной дорогой, на 2015-2020-2025 годы

МЛН. ТОНН

	Направление	Мощности морских портов*	Объем перевалки и грузов	Сведения о прибытии и отправлении грузов в/из морские порты жел.дорогой**		Прогноз объемов перевалки грузов в морских портах, прибывающих и отправляемых железной дорогой, на основе данных ЗАО "Морцентр-ТЭК" и ФГУП "Росморпорт"			Прогноз объемов перевозок через морские порты по данным ОАО "ИЭРТ" ***		
				по данным ЗАО "Морцентр-ТЭК"	по данным ОАО "ИЭРТ"	2015	2020	2025	2015	2020	2025
				2012	2012						
1	СЕВЕРО-ЗАПАД (Арктический и Балтийский бассейны)	376,7	245,9	109,5	102,4	190,4	254,1	274,7	150,7	195,2	215,6
2	ЮГ (Азово-Черноморский и Каспийский бассейны)	281,4	186,7	49,0	62,6	59,6	125,9	153,4	108,1	126,0	142,4
3	ДАЛЬНИЙ ВОСТОК (дальневосточный бассейн)	188,1	134,4	92,0	78,3	151,9	225,3	245,3	103,2	129,1	136,4
	<b>ВСЕГО</b>	<b>846,2</b>	<b>567,1</b>	<b>250,5</b>	<b>243,2</b>	<b>401,9</b>	<b>605,3</b>	<b>673,4</b>	<b>362,0</b>	<b>450,3</b>	<b>494,4</b>

\* данные приведены на основании формы № 1-ПК (мор) по состоянию на 1 января 2013 года

\*\* разница между данными ЗАО "Морцентр-ТЭК" и ОАО "ИЭРТ" связана с различной методологией учета груза со стороны ж/д и мор порта. Например, груз пришедший в порт с ж/д в декабре 2011 года был учтен железнодорожниками в 2011 году (по факту прибытия груза в порт), а моряками этот же груз мог быть учтен в январе или феврале 2012 года (по факту отгрузки груза в судно для последующей отправки морем)

\*\*\* по инновационному варианту, при условии реализации в полном объеме всех мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры

Как было отмечено, роль автомобильного транспорта в деятельности морских портов крайне важна. **Автомобильный транспорт является основным видом транспорта, которым вывозятся грузы из портов (более 60% грузов по отправке).** Проблема взаимодействия морских портов и автомобильных подходов особенно характерна для крупных портовых городов, таких как Санкт-Петербург, Новороссийск, Владивосток.

Например, доля автомобильного транспорта в обслуживании терминалов Большого порта Санкт-Петербург в 2012 году составила 44% от общего объема переваленных грузов. По оценке ЗАО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры» (Санкт-Петербург), в настоящее время пропускная способность улично-дорожной сети города является предельной для обеспечения существующего грузопотока.

Существующие пути выезда к кольцевой автодороге создают значительную нагрузку на дорожную сеть города, коэффициент уровня загрузки которой, достигает максимального значения и составляет 1,0. Магистраль, обеспечивающие транспортные связи портовых терминальных комплексов с федеральными автодорогами, в целом, не справляются с текущей нагрузкой. Наиболее тяжелые условия движения складываются в следующих транспортных узлах:

- Южная наб. Обводного канала – Старо – Петергофский пр.;
- Южная наб. Обводного канала – Лифляндская ул.;
- Южная наб. Обводного канала – Митрофаньевское шоссе;
- Ул. Маршала Говорова – ул. Трефолева;
- Кубанская ул. – Благодатная ул. – ЗСД;
- Автомобильная ул. (в районе пр. Стачек);
- Кубинская ул. – Краснопутиловская ул.;
- Витебский пр. – ул. Салова.

Для обеспечения удовлетворительных условий движения необходимо предусмотреть ряд мероприятий, направленных на повышение пропускной способности.

Строительство Западного скоростного диаметра призвано решить проблему транспортных подходов к Большому порту. Трасса Западного скоростного диаметра будет проходить в том числе по территории порта, что позволит грузовым машинам прибывать в терминалы и покидать их в безостановочном режиме. На новую магистраль планируется переключать транзитные транспортные потоки, в том числе проходящие через порт, что существенно увеличит пропускную способность улично-дорожной сети города, позволит разгрузить от автотранспорта исторический центр Санкт-Петербурга, улучшит экологическую ситуацию.

В отношении Новороссийского транспортного узла на сегодняшний день существуют следующие проблемы:

- Недостаточность пропускной способности улично-дорожной сети Новороссийска, приводящая к систематическим заторам на основных магистралях города;
- Негативное воздействие растущих транзитных автомобилепотоков, проходящих по центральным улицам города, следующих по трассам М-4 «Дон» и М-25 на существующий трафик;
- Исчерпание пропускной способности станции Новороссийск, приводящей к невозможности освоить перспективные грузопотоки без реконструкции и расширения.

Анализ, проведенный ООО «Центр прикладной логистики» (Санкт-Петербург), показал, что уровень загрузки основных автомагистралей города в пиковые периоды достигает уровня 80%-100%, что приводит к падению средней скорости перемещения по сети города до 14,4 км/час, а недостаточное количество железнодорожных подъездных путей в сортировочном парке для подборки вагонов и формирования маневровых передач оценивается более чем на 40 подъездных путей.

С целью улучшения ситуации могут быть предложены следующие проектные решения:

1) по реконструкции железнодорожной станции Новороссийск предусматривается строительство:

- дополнительных главных путей на участке Гайдук – блок-пост Кирилловский – парк «Нижний»;
- приемо-отправочного парка «Б» (19 приемо-отправочных путей);

- дополнительных путей в парках и соединительных путей между парками.

Данные решения позволят обеспечить обработку перспективных объемов грузоперевозок через морской порт. Строительство парка «Б» и дополнительных путей позволит освоить расчетные грузопотоки станции, повысить эффективность работы существующих парков, оптимизировать технологию работы станции.

2) По развитию улично-дорожной сети предусматривается строительство:

- автодороги Цемдолина – ул. Портовая;
- автомобильной развязки на участке Сухумийского шоссе в районе ОАО «Новороссийский СРЗ», ЮГВР порта;
- путепровода от ул. Магистральной до ул. Судостальская.

Поток грузовых автомобилей, генерируемый морским портом, в текущей ситуации оказывает транспортную нагрузку, в основном, на автодороги Анапское шоссе, Сухумийское шоссе и Мефодиевская улица. Проектные решения по развитию автодорожной инфраструктуры позволят перераспределить транспортные потоки, сократив долю транзитных перевозок через основные магистрали города. В перспективе транспортные потоки перераспределяются на новые магистрали Цемдолина – Портовая ул. и Северо-восточный обход г. Новороссийска, при этом частично разгружая Мефодиевскую улицу и Анапское шоссе. Ожидается, что предлагаемые решения улучшат экологическую ситуацию в городе.

### **4.3. Развитие сектора услуг морской портовой инфраструктуры**

Качественная модернизация услуг морской портовой инфраструктуры лежит в основе экономической, транспортно-логистической и общественной эффективности работы российских портов. Повышение международной конкурентоспособности невозможно без внедрения в практику лучшего международного опыта оказания услуг в порту.

Международная конкуренция и развитие новых технологий формулируют новые требования к безопасности, качеству и скорости обработки грузов в порту. Для эффективной работы и соответствия лучшей международной практике развития портов Российская Федерация должна находиться на переднем крае оптимизации и повышения эффективности обслуживания судов.

Приоритетами развития рынка услуг морской портовой инфраструктуры являются:

- повышение качества и скорости обслуживания;
- снижение издержек перемещения грузов через порт для конечного потребителя услуг;
- строительство современных мультимодальных логистических центров, способных качественно и быстро обрабатывать консолидированные транзитные и отечественные грузы;
- взаимоувязка функций и полномочий основных регуляторов внешнеэкономической деятельности с целями быстрого, безопасного и эффективного пропуска экспортно-импортных, и особенно транзитных грузопотоков через российские порты;
- повышение экологической безопасности работы порта;
- автоматизация алгоритмируемых операций;
- открытость работы порта и порядок оказания инфраструктурных услуг;
- содействие развитию конкурентной среды.

В настоящее время скорость обработки судов и грузов в большинстве отечественных портов остается ниже по сравнению с портами других государств. Вместе с тем, в современных условиях этот параметр является ключевым фактором в повышении их привлекательности и выходит на первое место по отношению к таким факторам как расстояние и стоимость перевозки. Особенно – для таких портов, которые специализируются на переработке грузов, требующих быстрой доставки (контейнеры, рефгрузы, тарно-штучные).

Факторы, влияющие на скорость обслуживания судов и грузов в морском порту, можно разделить на внутренние и внешние. К внутренним факторам будут относиться мероприятия по совершенствованию технологии процессов перевалки грузов и обработки судов, применению средств механизации и автоматизации, оптимизации операций в портах, сокращению их числа, повышению инновационной составляющей. К внешним – совершенствование логистических схем, оптимизация взаимодействия с

железнодорожной, а также координация работы государственных органов в порту по принципу «единого окна».

Внедрение автоматизированных или полуавтоматизированных систем обработки судов и грузов в порту будет способствовать высвобождению рабочих мест непосредственно с погрузочно-разгрузочных работ в пользу контроля за внедренными системами. Автоматизация алгоритмизируемых операций позволяет повысить качество и скорость работы и снизить производственный травматизм.

В международной практике широко применяются инструменты, способствующие повышению скорости обслуживания судов в морских портах и других качественных параметров оказания услуг в морских портах, в частности:

- Система планирования операций. В порту Шанхай портовый персонал использует данную систему, первая версия которой была разработана и внедрена в 1988 г., для автоматизированной подготовки планов по предоставлению причалов и по разгрузке контейнеров, а также планированию всех других существенных ресурсов. На основе данных планов по принципу «точно вовремя» (just-in-time) к соответствующему причалу обеспечивается необходимое количество береговых кранов и заблаговременно предоставляется необходимое количество грузовых автомобилей для погрузки/разгрузки (в случае, если порт является начальным/конечным пунктом отправки грузов). Если контейнеры предназначены для перегрузки (траншипмента), заранее обеспечивается наличие необходимого и удобного места для их промежуточного хранения на контейнерной площадке. При необходимости, в промежутке между разгрузкой контейнера с одного судна и погрузкой на другое специальные краны на контейнерной площадке еще раз перекалывают контейнеры таким образом, чтобы обеспечить максимально быструю погрузку на следующее судно (суда). Порядок перекалки также планируется в системе планирования операций, которая имеет прямой интерфейс с автоматизированными системами управления кранами. В каждый момент система планирования операций хранит всю информацию о том, в каком конкретном месте находится контейнер с заданным номером, когда он был разгружен и когда планируется его дальнейшее движение.

В дополнение, ключевые подсистемы обеспечивают оптимальное планирование порядка, в котором контейнеры будут загружаться или разгружаться с судна, а также последовательности работы береговых кранов; подсистема обеспечивает минимизацию числа физических операций с контейнерами за счет их оптимального расположения и порядка; благодаря этому обеспечивается рекордная скорость погрузки-разгрузки - до 280 контейнеров с одного судна в час, (мин. время разгрузки судна с 1400 контейнерами - 6 часов). Средняя скорость погрузочно-разгрузочных работ составляет 100 контейнеров в час.

- Система электронного документооборота и обмена данными для торговых операций, автоматизирующая весь цикл обработки операционных, торговых и таможенных документов в электронном виде;

- Система интеллектуального управления движением судов на базе сети радаров и радиостанций, объединенная в едином диспетчерском центре;

- Интегрированная система управления контейнерным терминалом MES CTMS, позволяющая в режиме реального времени управлять погрузкой и разгрузкой судов, гейтом грузовиков-контейнеровозов и их движением по территории порта, собирать и хранить информацию о местонахождении контейнеров и обеспечивать движение соответствующих документов и т.п.. Система использует беспроводные технологии для передачи информации и коммуникации с персоналом порта и транспортных компаний. Благодаря использованию данной системы, в порту достигаются высокие показатели производительности труда:

- средняя скорость погрузки/разгрузки - 12000 TEU/сут.;
- средний объем погрузки/разгрузки на метр причала - 3028 TEU/м;
- средняя скорость работы кранов - 31 операция/час.

- Электронная система предоставления данных о контейнерах и судах - позволяет заинтересованным компаниям и непосредственно их работникам делать запросы о местонахождении и времени прибытия интересующих их судов и контейнеров как через Интернет-сайт, так и через автоматизированный телефонный автоответчик в круглосуточном режиме;

- Система автоматического контроля и предупреждения сбоев в грузоперерабатывающей технике с помощью сети сенсоров и датчиков анализирует состояние и работу оборудования, и в случае сбоев передает соответствующую

информацию по беспроводной сети в диспетчерский центр, что позволяет существенно сократить время восстановления оборудования после аварий и сбоев и, в конечном итоге, повысить среднюю скорость обработки грузов.

В России целесообразно применять подобные практики, в том числе, по созданию геоинформационных транспортных систем, позволяющих формировать единые информационно-логистические центры и автоматизированные системы обмена данными между участниками перевозочного процесса (работающие в режиме он-лайн). Создание таких информационно-логистических центров направлено на совершенствование взаимодействия морских портов и других видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного).

Как отмечалось выше, среди внешних факторов, способствующих повышению скорости и других качественных параметров обслуживания судов в морских портах, являются вопросы таможенного оформления и работы пунктов пропуска.

Отсутствие единой системы обмена информацией по судам и грузам в российских портах существенно тормозит как скорость обработки грузов в портах, так и отслеживание прохождения потенциально опасных грузов, контейнеров, прибытия нежелательных иностранцев и других факторов, влияющих на национальную и портовую безопасность. На сегодняшний день Минтранс России совместно с другими заинтересованными ведомствами прорабатывают вопрос создания единой электронной таможенной базы, которая упростит документооборот и сократит время оформления таможенных деклараций. Аналоги такой системы на сегодняшний день существует во всех развитых портах мира.

Важной проблемой в области портовой деятельности России можно считать несбалансированность отраслевых и ведомственных интересов. Основная проблема заключается в том, что нормативная база, используемая таможенными и пограничными организациями, имеет статус федерального закона, а нормативная база, используемая стивидорными и судоходными компаниями, закрепляется на уровне приказов Минтранса России.

Издаваемые в настоящее время акты таможенного законодательства не учитывают специфики перевалки грузов в морских портах.

Одним из последних примеров является решение Федеральной таможенной службы, согласно которому грузы, прошедшие таможенный контроль в морских портах, должны храниться отдельно от товаров, находящихся под таможенным контролем. В связи с этим время обработки грузов на морских терминалах, по оценкам участников рынка, увеличится на 30-40%. Кроме того, примерно на треть может возрасти стоимость обработки груза за счет его перемещения и повторного складирования. Отвлечение техники и персонала на дополнительные операции в итоге снизит пропускную способность терминалов.

Важным условием оказания качественных услуг по обслуживанию экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, а также пассажиров, следующих в международном сообщении, является быстрая и эффективная работа пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных в морских и речных портах.

Основными направлениями развития системы пунктов пропуска являются оптимизация количества пунктов пропуска; модернизация инфраструктуры и увеличение пропускной способности пунктов пропуска; разработка и внедрение современных технологий, сокращающих время выполнения процедур государственного контроля при пересечении государственной границы России.

В настоящее время в морских портах организованы и на постоянной основе функционируют координационные советы пунктов пропуска, утверждены новые технологические схемы пропуска через государственную границу лиц, транспортных средств и грузов, направленные на безкомиссионное оформление судов и позволяющие осуществлять грузку грузовые работы сразу по прибытию судов в порты.

Вместе с тем, до настоящего времени в большинстве морских портов пункты пропуска не открыты в установленном порядке (из 75 морских пунктов пропуска в портах России официально открыто всего 22), и работа осуществляется по временным схемам, согласованным с государственными контролирующими органами. Это является существенным препятствием для повседневного и бесперебойного пропуска лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через Государственную границу в функционирующих морских портах.

Указанное обстоятельство исключает возможность выделения бюджетных средств на содержание и развитие имущественного комплекса пунктов пропуска. Зачастую все расходы по обустройству и содержанию государственных контролирующих органов в Пунктах пропуска вынуждены нести операторы морских терминалов. При этом Законом о государственной границе предусмотрен единственный вариант передачи имущества от частного инвестора – безвозмездная передача.

Для создания условий по обеспечению инвестиционной привлекательности строительства, реконструкции и оборудования пунктов пропуска необходимо внесение изменений в законодательство, предусматривающих иные способы передачи имущества или предоставление налоговых льгот.

Наряду со скоростью обработки грузов другим качественным параметром привлекательности российских портов является стоимость судозахода и экологическая безопасность.

В отношении российских портов сложился устойчивый репутационный миф о серьезной их дороговизне, в части портовых сборов и прочих расходов судовладельцев на обслуживание всей «негрузовой» деятельности в момент осуществления судозаходов.

Проведенный анализ показал, что на стоимость судозахода в большей степени оказывают влияние именно «прочие расходы судовладельцев» - на бункеровку, шипчандлерские услуги и агентское вознаграждение, которые являются сугубо предметом договоренности между частными хозяйствующими субъектами.

Сами портовые сборы сопоставимы с портовыми сборами других государств. Для примера, приведем данные судовых агентов по конкретным судам разных типов.

*Стоимость судозаходов для СТК (судно класса река-море) DWT 1669; GRT 1573: по данным агентской компании Transmarine*

Хундестед (Дания) – 1738,83 евро

Лиепая (Латвия) – 3004,40 евро

Нип Хаус (Великобритания) – 3230,56 евро

Фироу (Германия) – 2685,00 евро

Клайпеда (Литва) – 3582,93 евро

Гданьск (Польша) – 2132,62 евро

Калининград (Россия) - 1545,00 евро

*Стоимость судозаходов для балкера m/v Grumant - 15878 GT*

Гамбург – 29 620 евро

Санкт-Петербург - 27 208 евро

Стоимость судозахода подобного балкера в порты Прибалтики еще дороже.

*Стоимость судозаходов для афрамакса m/v Petrodvorets – 59 731 GT*

Гамбург – 71 740 евро

Приморск – 98 231 евро.

Очевидно, что разница между сборами в Приморске и Гамбурге приходится на ледовый сбор, которого в Гамбурге просто нет.

Таким образом, анализ показывает, что в реальности проблем со стоимостью судозахода в российских портах не существует. Миф растет скорее от общей суммы расходов грузовладельцев на стивидорные услуги, куда он вкладывает и расходы по порту (точнее говоря за него это делает судовладелец, выставляя общий счет, в котором объединены частные стивидорные услуги и государственные портовые сборы).

В соответствии с прогнозными значениями объемов перевалки грузов через морские порты ввод портовых мощностей должен обеспечиваться с учётом лучших мировых достижений в области экологии и только при условии сохранения экосистем и поддержания соответствующего качества окружающей среды.

Для того что бы оценить характер проблематики рассматриваемого вопроса следует отметить ряд основных негативных факторов, влияющих на состояние окружающей среды.

Это в первую очередь загрязнение акватории портов нефтесодержащими и льяльными водами, бытовым и техническим мусором, отходами переработки рыбной продукции на судах и береговых предприятиях, захламление морского дна затонувшими судами, обрывками сетей, тралов, сброс неочищенных сточных и ливневых вод.

Все более актуальным становится вопрос сокращения загрязнения атмосферы выбросами с судов и объектов портовой инфраструктуры.

Очевидно, с целью минимизации негативного воздействия на окружающую среду в порту необходимо повышать природоохранные требования к заходящим судам, а также иметь силы и средства обеспечивающие его экологическую безопасность. В первую очередь это приёмные портовые сооружения для сбора и дальнейшей переработки судовых отходов, очистные сооружения для нефтесодержащих и хозяйственно-бытовых вод, специализированные суда для обеспечения готовности к реагирования на инциденты, вызывающие загрязнения (нефтемусоросборщики, сборщики льяльных вод, бонопостановщики), причалы для их обслуживания и стоянки.

Немаловажным фактором является организация эффективного применения всего комплекса сил и средств. Необходимо конструктивное сотрудничество с муниципальными и региональными органами самоуправления, коммунальными службами населённых пунктов и хозяйствующими субъектами в части совместного использования производственных возможностей, которые можно использовать для приёма и переработки судовых отходов.

Непременным условием осуществления строительства и реконструкции объектов в морских портах является получение положительного заключения государственной экологической экспертизы, при обязательной процедуре одобрения проектов на общественных слушаниях.

Деятельность отечественных портов должна соответствовать мировой практике и отвечать так называемым «зелёным стандартам». Такие важные моменты, как рациональное водопользование, регулирование ливневых стоков, предотвращение загрязнения, энергосбережение и энергоэффективность, использование экологичных материалов и применение принципа «ноль-отходов» находят отражение в требованиях данных стандартов.

Использование «Зеленых стандартов» в строительстве позволит минимизировать разрушающее воздействие антропогенных факторов на окружающую среду при строительстве и последующей эксплуатации объекта, послужит основой для разработки единых обязательных стандартов хозяйственной деятельности в будущем.

В силу международного характера судоходства портовая деятельность в части защиты окружающей среды регулируется государством согласно требованиям международных договоров. Прежде всего, это глобальные конвенции, принятые в рамках деятельности Международной морской организации.

Ключевым документом в этом смысле является Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ), одним из требований которой является обязательство государства-порта предусматривать в своих портах необходимые сооружения для приема отходов с судов, не приводя к их чрезмерному простоям.

Для сокращения нелегальных сбросов с судов в портах Балтийского региона в рамках Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1992 года введена «не специально-платная» система для приема судовых отходов на приемные портовые сооружения. В соответствии с ней, стоимость приема, сбора и удаления судовых отходов, образующихся при нормальной эксплуатации судов, включается в портовые сборы или же платится судном независимо от того, сдает оно отходы или нет.

Отечественными компаниями, в частности ФГУП «Росморпорт» данный принцип применяется не только для региона Балтийского моря, но и в морских портах других регионов. Ставки экологического сбора зависят от типа судна (наливные, накатные и пр.), типа плавания (загранплавание, каботаж) и составляют для разных портов от 0,11 до 5,5 рублей за валовую вместимость судна.

Таким образом, российские порты должны продолжить интеграцию в мировое пространство с целью обеспечения экологической привлекательности судоходства и соответствия международным требованиям.

Ниже представлены современные тенденции, которые либо сравнительно недавно были внедрены в практику работы наиболее эффективных иностранных портов, либо планируются к внедрению в ближайшее время.

<b>1. Инфраструктурные услуги в морской зоне</b>	
<p>1.1. Обслуживание судов большей вместимости</p>	<p>Портам необходимо адаптироваться к тенденции к укрупнению тоннажа используемых судов. Это накладывает повышенные требования к скорости базовых операций, инфра- и суперструктуре порта. Приоритетами являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• дноуглубительные работы для приема крупнотоннажных судов;</li> <li>• проведение ремонтного дноуглубления;</li> <li>• строительство терминалов с выносом причальных сооружений на естественные глубины;</li> <li>• увеличение количества причалов;</li> <li>• техническая модернизация оборудования (портальные краны, контейнеровозы, погрузчики);</li> <li>• повышение скорости погрузочно-разгрузочных и негрузовых работ и снижение общего времени нахождения крупнотоннажных судов в порту;</li> <li>• повышение скорости судоремонтных операций;</li> <li>• обеспечение порта необходимым количеством ледоколов.</li> </ul>
<p>1.2. Развитие и использование систем СНО, СУДС ГМССБ, ККС, ГЛОНАСС (GPS)</p>	<p>Эффективное взаимодействие наземных служб и судов в современном мире невозможно без автоматизированных систем, необходимых для повышения безопасности мореплавания, безопасности жизни на море и охраны окружающей среды от возможных негативных последствий судоходства, а также повышения эффективности навигации и грузоперевозок.</p> <p>Создание систем помощи при маневрировании и предупреждения аварий при движении судов являются промежуточным шагом внедрения E-навигации (E-Navigation).</p>
<p>1.3. Адекватное (пропорциональное) развитие технического и служебно-вспомогательного флота</p>	<p>Вопросы строительства и модернизации служебно-вспомогательного флота должны находиться на одной из наиболее приоритетных позиций при развитии и модернизации портовых мощностей. При этом подходы к обеспечению портов судами могут различаться как в зависимости от размеров порта, так и от его специализации. В небольших портах и портах, функционирование которых в большей степени служит решению социальных задач, следует идти по пути обеспечения многофункциональными судами, которые могут совмещать в себе ледокольные, лоцмейстерские, зачистные, бункеровочные и другие функции. В крупных и экономически сильных портах необходима специализация служебно-вспомогательного флота для предоставления всего спектра услуг с повышенными стандартами качества и скорости. При этом особое внимание необходимо уделять своевременному обновлению флота и его соответствию развитию портовых мощностей.</p> <p>Средний возраст служебно-вспомогательного флота в Российской Федерации составляет более 26 лет. Основным приоритетом мероприятий по адекватному развитию флота является создание достаточного его количества, путем обновления и модернизации, в соответствии с текущими и перспективными потребностями портов для оказания соответствующих услуг по лучшим международным стандартам. Кроме того, требуется достаточное и адекватное обеспечение портов судами вспомогательного флота, в частности, ледоколами, для обеспечения возможности надлежащего и своевременного движения судов на акватории порта в период зимней навигации, а также пересмотр нормативно-правовой базы и организации работ ледокольного флота с учетом климатических и географических условий.</p>

<b>2. Инфраструктурные услуги в портовой зоне</b>	
2.1. Автоматизация погрузочно-разгрузочных работ	<p>Внедрение современных систем погрузки-разгрузки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• система контроля за работой автоматизированных кранов (Automatic Crane Control);</li> <li>• система автоматических самоходных транспортных средств (Automated Guided Vehicles);</li> <li>• система автоматических кранов-укладчиков (Automated Stacking Cranes);</li> <li>• роботизированная система погрузки-разгрузки контейнеров (Robotic Container Handling);</li> <li>• система приема и переработки отходов с судов.</li> </ul> <p>Внедрение автоматизированных или полуавтоматизированных систем такого уровня будет способствовать высвобождению рабочих мест непосредственно с погрузочно-разгрузочных работ в пользу контроля за внедренными системами. Автоматизация алгоритмизируемых операций позволит повысить качество и скорость работы и снизить производственный травматизм.</p>
2.2. Оптимизация работы и движения в портовой зоне	<p>Современные системы управления движением грузов в портовой зоне:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• система электронного документооборота, в том числе таможенные, сертификационные и другие документы (Electronic Data Interchange);</li> <li>• электронная идентификация груза (Cargo Card System);</li> <li>• система онлайн-слежения и мониторинга перемещения груза в порту (On-Line Tracking and Tracing System);</li> <li>• система управления складскими помещениями (Warehouse System).</li> </ul> <p>С внедрением этих систем ожидается повышение качества работы всего порта, улучшение условий занятости персонала, снижение количества ошибок и нерационального использования времени и пространства.</p>
<b>3. Инфраструктурные услуги в сухопутной зоне</b>	
3.1. Оптимизация эффективной работы подходов к порту	<p>Современной практикой становится создание в портовой зоне транспортно-логистических центров планирования прибытия и убытия грузов. Первоочередной задачей, с одной стороны, является аналитическая работа по оптимизации работы порта с точки зрения взаимодействия с железнодорожными, автомобильными и внутренними водными подходами к порту, с другой – внедрение современного оборудования и систем, отвечающих непосредственно за погрузку и разгрузку грузов (аналоги иностранных систем типа floating container 'pick-up'). Качественное повышение работы этой составляющей позволит в первую очередь снизить совокупные издержки перемещения грузов и повысить скорость выхода грузов из порта.</p> <p>К сожалению, практически во всех российских портах наблюдаются ограничения и проблемы, которые накладывает недостаточное или негармонизированное с развитием порта развитие подходной автомобильной и железнодорожной инфраструктуры. Одним из первоочередных направлений развития инфраструктурных услуг в сухопутной зоне является синхронизированное развитие тыловой инфраструктуры. При разработке конкретных мероприятий, соответствующих разработанным стратегическим направлениям, должно быть отдельно учтено развитие подходных путей для каждого транспортного узла.</p> <p>Также требуется развитие необходимой наземной инфраструктуры портов, в том числе: резервирование земель для обеспечения развития портов и создания необходимой наземной инфраструктуры; обеспечение надлежащего транспортного обеспечения портов, строительство</p>

	необходимых авто- и железнодорожных подъездных путей, поддержание их в надлежащем состоянии, строительство парковок автотранспорта и запасных путей для отстоя железнодорожного транспорта.
--	---

Представленные приоритетные направления развития инфраструктурных услуг носят общий характер и не представлены в разрезе различных видов грузов в силу узкоспециализированного характера вопросов.

Базовая инфраструктура порта должна обеспечить необходимый уровень безопасности мореплавания, экологической безопасности, аварийно-спасательной готовности и других аспектов. На основании проведенного анализа текущей ситуации, анализа проблем функционирования отрасли и лучшего мирового опыта обеспечения безопасности морской портовой инфраструктуры, следующие стратегические направления развития могут быть приняты за основу как в качестве реализации в виде отдельных мероприятий, так и в качестве руководящих принципов по вопросам безопасности при развитии (строительстве) новых объектов морской портовой инфраструктуры.

### **Реализация программы развития служебно-вспомогательного флота.**

Эффективная работа морского транспорта на подходах к портам и в портах невозможна без современного портового и технического флота, включающего в себя служебно-вспомогательные суда различного назначения, дноуглубительные суда и ледоколы. Этот флот призван обеспечить в портах высокий уровень грузовых операций, экологическую безопасность и безопасность мореплавания. Так как портовый, технический флот и ледоколы выполняют преимущественно государственные задачи, их строительство предусматривается в основном за счет средств федерального бюджета, а также за счет внебюджетных источников.

На сегодняшний день обслуживающий флот, находящийся в федеральной собственности, отличается крайне высокой степенью моральной и физической изношенности. Почти половина флота эксплуатируется свыше 25 лет. Большая часть судов, выработавших нормативный срок эксплуатации, подлежит списанию, остальные находятся в отстое или в ремонте. Несмотря на ввод в эксплуатацию двух ледоколов проекта 21900 мощностью 16 МВт, строительство которых завершено в 2007-2008 годах и планируемое до 2015 года строительство трех линейных ледоколов мощностью около 16 МВт и одного мощностью 25 МВт, к 2015 году из 34 ледоколов ФГУП «Росморпорт» могут находиться в эксплуатации 10 ледоколов возраста 25-40 лет; 17 – возраста 40-50 лет и лишь 7 – в возрасте менее 7 лет.

В настоящее время Российским регистром судоходства, ИМО и другими структурами принят ряд решений, затрудняющих использование судов возрастом свыше 25 лет. Таким судам затруднено получение документов, подтверждающих класс, они подвергаются усиленной проверке и более частым доковым освидетельствованиям.

В шестом приложении к МАРПОЛ (по выхлопам в атмосферу) ужесточены требования к работе судовых дизелей и оборудованию ограничивающему выброс вредных примесей в атмосферу (окислы азота, серы, СО, парниковых газов и т.п.). В течение нескольких лет будут ужесточаться соответствующие нормы по выбросам в атмосферу, что потребует дополнительных расходов на замену и модернизацию соответствующего судового оборудования, применение более дорогого низкосернистого топлива.

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8.12.2010 № 2205-р, утверждающее Стратегию развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, предусматривает средний срок эксплуатации судов Минтранса России на 1-м этапе (2010-2012 гг.) - 24 года, на 2-м этапе (2013 – 2020 гг.) – 15 лет.

Все вышеизложенное определяет факторы, ведущие к увеличению ежегодных затрат на эксплуатацию и ремонт флота и свидетельствует о необходимости обновления флота, что, в свою очередь и обуславливает стратегическую задачу последовательного снижения среднего возраста флота.

Для решения этой стратегической задачи с ОАО «Объединённая судостроительная корпорация» 02.12.2011 г. подписаны четыре государственных контракта на строительство линейных дизельных ледоколов окончание которых запланировано на 2015 г.

В 2012 году ФГУП «Росморпорт» совместно с Федеральным агентством морского и речного транспорта подготовлены предложения о проектировании в 2013 году и

строительстве в 2014-2017 г.г. четырёх мелкосидящих ледоколов мощностью около 4,5 МВт для Каспийского и Азовского морей.

За счёт собственных средств ФГУП «Росморпорт» предусмотрены аренда или приобретение на вторичном рынке судов различного назначения, в том числе – дноуглубительных, с возрастом не старше 7 – 10 лет; строительство буксиров, лоцмейстерских, лоцманских судов, многоцелевых катеров ледового и не ледового класса новых проектов, в том числе, с функцией обеспечения лоцманской деятельности. Также предприятием привлекаются кредитные ресурсы для строительства судов экологического назначения. Всего планируется построить 19 судов, том числе: 3 земснаряда, 6 портовых нефтемусоросборщиков-бонопостановщиков, 1 лоцмейстерское судно длиной около 52 м, 2 лоцмейстерских судна длиной около 32 м, 4 лоцмейстерских судна длиной около 27 – 29 м, 3 судна-сборщика льяльных вод дедвейтом около 600 т.

В процессе строительства флота предусмотрено применение инновационных технологий. Например, ледокол ЛК25, катер МРВ-14 строятся на базе применения перспективных движительных комплексов, винто-рулевых колонок нового типа, создания пропульсивных установок с использованием газовых турбин и униполярных электродинамических вариаторов, электродинамических вариаторов для трансмиссий пропульсивных систем и в составе перспективных валогенераторных установок, приборов оптико-электронного наблюдения нового поколения, беспилотных аппаратов.

#### **Развитие систем обеспечения безопасности мореплавания.**

Безопасность мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним – приоритетная задача государства в сфере развития морских портов. Основными экспортными грузами, перевалка которых осуществляется в морских портах нашей страны, являются опасные грузы. Этот фактор увеличивает степень риска последствий морских аварий на акваториях и подходах к морским портам Российской Федерации.

Планы по строительству и реконструкции объектов систем обеспечения безопасности мореплавания (СОБМ) напрямую связаны с планами развития инфраструктуры морских портов Российской Федерации.

Для снижения риска морских аварий в российской, также как и в мировой, практике применяется комплекс мер правового, организационного и технического характера. Одной из таких мер технического характера является создание береговых систем обеспечения безопасности мореплавания (СОБМ), к которым относятся:

**системы управления движением судов (СУДС), обеспечивающие контроль за местоположением судов и соблюдением правил плавания на акватории и подходах к портам;**

**береговые элементы Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ);**

Упомянутые системы вводятся в действие прибрежными государствами в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву, Конвенцией по охране жизни на море (СОЛАС), Конвенцией по поиску и спасанию на море, а также рядом других Конвенций и соответствующих Резолюций ИМО. Все вышеуказанные Конвенции ратифицированы Россией (СССР), что накладывает на Российскую Федерацию определенные права и обязанности, как морской державы и члена мирового сообщества.

СОБМ представляют собой совокупность зданий (сооружений), технических средств, персонала и организационных мер и предназначены для комплексного решения задач охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания и контроля за судоходством, как на акваториях морских портов, так и на подходах к ним.

Современное состояние СОБМ.

В 2005 – 2011 годах построены и введены в эксплуатацию следующие СОБМ: прибрежная СУДС и СУДС порта Усть-Луга в составе Региональной СУДС восточной части Финского залива; СУДС порта Архангельск; СУДС порта Таганрог; СУДС порта Сочи; СУДС порта Туапсе; СУДС порта Магадан; СУДС залива Анива (в морском порту Пригородное).

Выполняются мероприятия по реконструкции действующих СОБМ:

- проведена модернизация СУДС Кольского залива, включая строительство дополнительного автоматизированного радио-технического поста (АРТП) «Сеть-Наволоки», ведутся работы по реконструкции БРЛС «Обзор» для включения ее в состав СУДС;

- завершаются работы по развитию СУДС портов Астрахань и Оля, включая строительство двух новых АРТП в районе порта Оля и на о. Безымянный;
- выполнена реконструкция СУДС порта Архангельск, включая строительство АРТП «Талаги»;
- проведена модернизация СУДС порта Калининград, включая строительство нового центра СУДС и трёх новых АРТП;
- создана Региональная СУДС Керченского пролива, в т.ч. проведена реконструкции СУДС порта Кавказ, включая строительство нового центра СУДС и трёх АРТП;
- проведена модернизация СУДС порта Новороссийск;
- проведена реконструкция СУДС порта Ванино, включающая строительство дополнительного АРТП «Мучке»;
- выполнена реконструкция СУДС порта Сочи, в т.ч. строительство нового АРТП «Мзымта»;
- завершается реконструкция региональной системы безопасности мореплавания (СУДС и ГМССБ) восточной части Таганрогского залива;
- завершается реконструкция ГМССБ порта-пункта Пластун.

#### Развитие СОБМ.

В ближайшей перспективе готовятся к реализации мероприятия по строительству и реконструкции следующих СОБМ: строительство СУДС Кандалакшского залива; строительство СУДС п. Ейск; строительство российского сегмента Varents VTMS с интеграцией в СУДС Кольского залива; 1-й этап реконструкции Региональной СУДС Финского залива; реконструкция СУДС порта Высоцк; строительство морского района А1 ГМССБ порта Де-Кастри; реконструкция объектов ГМССБ портов Астрахань Архангельск и Ванино; реконструкция объектов ГМССБ морских районов А1 и А2 и реконструкция СУДС порта Махачкала.

Проведение масштабной реконструкции объектов СОБМ обусловлено необходимостью замены устаревшего технологического оборудования, установленного, в основном, в период с 1998 по 2005 год, и внедрения современных типов оборудования, созданных на основе последних технологических разработок.

Также строительство новых объектов СОБМ, будет выполняться как неотъемлемая часть развития портовой инфраструктуры, в т.ч. при строительстве портов Териберка, Тамань и Сабетта (п-ов Ямал).

Общий объем капиталовложений направляемых на развитие СОБМ в 2011 – 2018 гг. составит почти 3 млрд. рублей.

В долгосрочной перспективе развитие СОБМ будет основано на внедрении новых технологических платформ, таких как электронная навигация (е-Навигация) и новых стандартов для Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (так называемая ГМССБ-2).

В настоящее время международные организации (ИМО, IALA, ИНО) ведут разработку концепции е-Навигации, которая предусматривает существенное повышение безопасности и эффективности морского транспорта в первую очередь за счет создания единой информационной среды для судовых и береговых навигаторов; сервис-ориентированной архитектуры всех систем; готовности всех систем к использованию новых сервисов е-Навигации по мере их появления.

Работа ведётся в Международной Организации Маячных Служб (МАМС, ассоциированным членом которой является ФГУП «Росморпорт»), как в комитете VTS, так и в комитете eNAV, который по поручению ИМО непосредственно занимается разработкой концепции берегового сегмента е-Навигации.

Уже сейчас имеется возможность создавать прообраз единого информационного пространства для береговых и судовых систем и на этой базе создавать прототипы элементов будущей е-Навигации, не дожидаясь окончания разработки международных стандартов. В проекты новых и реконструируемых СОБМ включаются и планируется включать следующие элементы концепции е-Навигации:

1. Обмен информацией между судном и берегом посредством бинарных АИС сообщений, с последующим графическим представлением обработанной информации судоводителям и операторам СУДС, включая:

- Гидрометео-данные (берег – судно);
- Информация по опасным грузам (Судно – Берег);
- Сообщение о закрытии фарватера (Берег-Судно);
- Количество человек на судне (Судно – Берег);
- Псевдо АИС цели (цели СУДС) (Берег-Судно);
- Обмен и назначение маршрутов (судно-берег-судно);

- Адресные сообщения и тревоги (берег-судно);
  - Запретные/опасные для захода судов области (берег-судно);
2. Реализация функциональности виртуальных Средств Навигационного Обеспечения (СНО) для сокращения затрат на установку и поддержание буев в ледовых условиях;
  3. Удаленный заказ и корректура электронных карт с картографических серверов через мобильную широкополосную связь;
  4. Организация берегового ледового сервиса, обеспечивающего передачу на борт спутниковых снимков, цифровых ледовых карт и рекомендованных маршрутов, базирующихся на этих картах;
  5. Сервис спутникового АИС для полярного региона;
  6. Локальный eNAV сервер, предназначенный для интеграции всех систем в будущую архитектуру e-Навигации и обеспечения подключения судов к возможным будущим береговым сервисам e-Навигации по мере их появления.

Как отмечалось, развитие СУДС будет происходить на основе внедрения принципов e-Навигации, что, в свою очередь, связано с развитием и внедрением информационных технологий таких, как беспроводной широкополосный доступ к сетям передачи данных и электронная картография, а также во взаимосвязи с новыми требованиями пользователей такими, как: анализ транспортных потоков, глобальный мониторинг, обеспечение безопасности, экологический мониторинг и т.д.

Будет происходить дальнейший процесс информационной интеграции СУДС как на региональном и национальном уровне, (в т.ч. с другими системами, такими как национальная система спутникового слежения за судами на дальнем расстоянии (LRIT) – «Виктория»), так и на транснациональном уровне, а также с зарубежными СУДС и системами мониторинга за судоходством.

В настоящий момент в МАМС активно обсуждается возможность обращения в ИМО по поводу внесения дополнений в 874 Резолюцию ИМО для того, чтобы сделать возможным обязательное установление СУДС в международных водах.

Развитие СОБМ в Арктике будет идти в связи с активной международной конкуренцией в полярном регионе. Ожидается ревизия требований по оснащению морских нефтегазовых платформ (таких как на Штокмане, Варандее), которые сегодня оборудуются средствами связи и навигации так же, как и морские суда. Ожидается, что оснащение стационарных платформ будет включать элементы береговых СОБМ, что позволит замкнуть информационные потоки с платформ на региональные системы наблюдения за судоходством.

Получит развитие и идея создания спутниковой АИС, что повлечёт внедрение новых стандартов для судовых АИС с дополнительным каналом передачи данных специально для спутниковой обработки. В случае глобального внедрения этой технологии уменьшатся затраты на создание берегового сегмента АИС, что особенно важно в полярных и труднодоступных регионах.

Развитие глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) будет идти в направлении разработки новых стандартов для судового и берегового оборудования (ГМССБ-2), а также выделения специального спектра частот передачи данных. В настоящий момент ведётся подготовительная работа в Международном союзе электросвязи (ITU). Интересы России в ITU представляет Минкомсвязи России). Специалисты Минтранса России участвуют в подготовки консолидированных решений Российской Федерации в качестве экспертов в области морской радиосвязи.

### **Направления развития морских портов в сфере экологии и в области охраны окружающей среды.**

Государственная политика в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года ориентирована на решение социально-экономических задач, обеспечивающих низкоуглеродное устойчивое развитие, сохранение благоприятной окружающей среды, биологического разнообразия и природных ресурсов, реализацию права каждого человека на благоприятную окружающую среду.

Развитие морских портов должно основываться на принципах устойчивого развития, направленных на сочетание интересов экономического развития с интересами сохранения и улучшения качества окружающей среды. Экологическая безопасность процесса строительства и последующей эксплуатации инфраструктуры морских портов Российской Федерации должна строиться на основе проведения планомерной работы по предотвращению негативного антропогенного влияния на

морские и прибрежные экосистемы, уменьшению уровня загрязнения и улучшению качества морской воды. Мероприятия по уменьшению уровня загрязнений являются частью программы развития морских портов России. Сохранение и улучшение качества окружающей среды является одной из приоритетных задач Стратегии развития портовой инфраструктуры России до 2030 года. При планировании программ и мероприятий, направленных на сохранение окружающей среды, необходимо также учитывать требования международных конвенций, подписанных и ратифицированных Российской Федерацией.

Основными направлениями развития портов в сфере охраны окружающей среды являются:

- разработка долгосрочной политики в области охраны окружающей среды различного уровня (морской бассейн, отдельный порт, хозяйствующий субъект в порту) учитывающей основные направления транспортной деятельности, специфику местных природных условий, степень уязвимости природной среды к различным видам загрязнения (в том числе нефтяного), природную ценность прилегающей к порту береговой зоны;

- совершенствование нормативно-правовой базы, направленное на повышение эффективности использования экономических механизмов воздействия и повышение ответственности загрязнителя за ущерб, причиненный окружающей среде;

- реализация мероприятий природоохранного назначения, направленных на уменьшение антропогенного воздействия, как в период строительства, так и в период эксплуатации портовой инфраструктуры;

- создание в каждом порту современных систем комплексного мониторинга окружающей среды, направленного на предотвращение загрязнения морской и воздушной среды, уменьшение негативного воздействия на прибрежные экосистемы;

- создание системы оперативной океанологии, направленной на океанологическое обеспечение портовой деятельности, с учетом развития систем среднесрочного и долгосрочного прогнозирования аномальных явлений, влияющих на нормальное функционирование портов (штормовые условия, суровые зимы и другое),

- создание эффективной системы реагирования на разливы нефти;

- использование положительного международного опыта в разработке специальных программ по уменьшению рисков нефтяных разливов, уменьшению выбросов серы, а также решению других задач в области охраны окружающей среды;

- внедрение системы добровольного экологического сотрудничества в области охраны окружающей среды (типа EMAS), направленной на создание в каждом порту России системы экологического менеджмента.

Действия по охране окружающей среды и уменьшению антропогенного воздействия от портовой деятельности в рамках данной Стратегии следует рассматривать как фактор, способствующий повышению конкурентоспособности порта, улучшению качества жизни населения, проживающего в береговой зоне, и развитию социальной сферы.

### **Развитие инфраструктуры морских терминалов для обслуживания судов рыбопромыслового флота.**

В целях комплексного развития морских портов будет уделено внимание и терминалам, предназначенным для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота (далее – морские рыбные терминалы), являющимся их неотъемлемой частью.

Понятие «комплексное обслуживание судов рыбопромыслового флота» включает в себя совокупность операций по обслуживанию судов в морском порту в период стоянки между рейсами, межпутинного отстоя, укрытия при штормовой погоде, предоставление причалов для выгрузки /погрузки, хранения рыбопродукции, снабжения судов топливом, водой, продовольствием, тарой и другими материалами, обеспечения судов промысловым оборудованием, межрейсового ремонта судов, прочих операции по подготовке судов к осуществлению рыболовства.

Рыбохозяйственный комплекс располагает значительной береговой материально-технической базой, осуществляющей обслуживание рыбопромыслового флота, переработку водных биоресурсов, реализацию рыбных товаров.

Общая протяженность причального фронта на территориях морских рыбных терминалов составляет более 20 километров с глубиной у причалов от 3 до 12 метров. Рефрижераторные мощности составляют порядка 0,2 млн. тонн единовременного

хранения рыбопродукции.

Однако отсутствие благоприятных условий обслуживания рыбопромысловых судов в отечественных портах привело к переориентации российских судовладельцев на получение услуг в иностранных портах и снизило загрузку отечественных рыбоперерабатывающих организаций.

В этой связи одной из задач является переход рыбохозяйственного комплекса от экспортно-сырьевого типа к инновационному типу развития на основе сохранения, воспроизводства, рационального использования водных биоресурсов и обеспечения глобальной конкурентоспособности вырабатываемых отечественным рыбохозяйственным комплексом товаров и услуг.

Кроме того, необходимо принятие мер, направленных на существенное изменение системы обслуживания судов в российских портах, которые обеспечат значительное снижение административных барьеров и, как следствие, снижение издержек производственно-хозяйственной деятельности рыбопромысловых организаций.

В настоящее время годовая производственная мощность рыбопромыслового флота по добыче водных биоресурсов оценивается порядка 4,0 - 4,3 млн. тонн. Морские рыбные терминалы обеспечивают перевалку от 1,0 до 1,5 млн. тонн рыбной продукции в год.

Основные проблемы морских рыбных терминалов в морских портах Российской Федерации, заключаются в необходимости проведения работ, связанных с их реконструкцией, усилением причалов, осуществлением дноуглубительных работ, строительством защитных гидротехнических сооружений, оснащением современным подъемно-транспортным оборудованием, строительством подъездных путей и модернизацией производственной инфраструктуры рыбных терминалов морских портов.

Значительные инвестиции планируется направить на модернизацию и расширение объектов береговой обработки водных биоресурсов (рыбоперерабатывающие предприятия, холодильники), объектов портовой инфраструктуры, а также инфраструктуры, связанной с обеспечением судоремонта.

Рассматривается вопрос создания на базе морских рыбных терминалов крупных логистических центров, на территориях которых будет предусмотрено строительство современных стационарных холодильников для длительного хранения рыбопродукции, мощностей для переработки и создания условий для её дальнейшей равномерной отправки потребителям во все регионы Российской Федерации.

За счет развития береговой инфраструктуры, в том числе морских рыбных терминалов, к 2015 году объем перевалки рыбопродукции должен достигнуть 3,5 млн. тонн, а к 2020 году 5,6 млн. тонн. Первоочередным является развитие морских рыбных терминалов, расположенных в морских портах Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Зарубино, Невельск, Корсаков, Калининград, Мурманск., Санкт-Петербург.

Существует также потребность в строительстве новых специализированных причальных линий и создании баз комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, в первую очередь на Азово-Черноморском и Дальневосточном бассейнах.

### **Развитие инфраструктуры морских пассажирских перевозок.**

Анализ текущего состояния рынка пассажирских перевозок в Российской Федерации позволяет выделить основные приоритетные направления развития данного сектора, в первую очередь необходимые для повышения качества жизни населения за счет предоставления современного перечня транспортных услуг с уровнем сервиса, соответствующим лучшим стандартам международной практики. Основной задачей по развитию инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок является создание современного пассажирского терминала в каждом крупном приморском городе. При этом можно сформулировать следующие направления развития рынка, на которые главным образом должны быть ориентированы стратегические мероприятия.

- 1) Обновление состава морского пассажирского и грузопассажирского флотов.
  - Строительство новых судов на собственные средства (и как следствие – их регистрация под российским флагом).
  - Разработка и строительство новых типов пассажирских и грузопассажирских судов.

- Паромы (новые типы пассажирских, автомобильных, железнодорожных паромов, многопалубные паромы, паромы совмещенных типов).
- Малые и большие (вместимостью 1000 человек и более) круизные суда морского (а также и речного) типа.
- Скоростные пассажирские суда.
- Разработка и внедрение новых технологий.
  - Ускоренное техническое переоснащение (где целесообразно) имеющихся пассажирских судов.
- Лизинг современных иностранных пассажирских судов с последующим их приобретением.
- Развитие системы эффективного кредитования судостроительных компаний.
  - Предоставление государственных гарантий на привлечение кредитов для постройки современных судов.
  - Предоставление отсрочек по расчетам за кредиты на строительство современных судов.
- 2) Создание современных условий функционирования портов в области пассажирских и грузопассажирских перевозок.
  - Ускоренная модернизация пассажирских терминалов для соответствия лучшим международным стандартам.
  - Обеспечение современного международного уровня сервисных услуг, а также внешнего облика порта в целом.
  - Модернизация транспортной инфраструктуры пассажирских портов и терминалов.
- 3) Развитие конкурентной среды в сфере пассажирских и грузопассажирских морских перевозок.
  - Обеспечение прозрачности работы рынка как для отечественных, так и для иностранных компаний.
  - Изучение лучшей международной практики и внедрение современных механизмов (само) регулирования рынка морских пассажироперевозок.

Следует отметить, что сформулированные выше направления развития рынка пассажирских перевозок требуют дополнительной глубокой проработки и тщательного планирования на этапе, предшествующем их реализации. Кроме того, должны учитываться местные региональные особенности, требующие внесения соответствующих корректив или дополнений в план развития.

#### **4.4. Создание инновационной инфраструктуры морских портов**

Экономический подъем и переход экономики страны на инновационный путь развития невозможен без модернизации транспортного комплекса страны в целом и одного из его ключевых элементов – морских портов.

На Международном транспортном форуме 2010 года (в Лейпциге) было подчеркнуто, что в 20-м веке именно инновации обеспечили стремительное развитие транспорта. Причем одинаково важны как простые инновации, такие как ремень безопасности и контейнер, так и сложные – системы спутниковой навигации и газотурбинные двигатели.

Кроме того, инновационные решения имели огромное значение в сфере управления и организации транспортного процесса – создание портов-хабов, международных транспортных коридоров, единых провозных документов, электронной таможни и других.

В ходе дискуссий был сделан вывод о необходимости усиления роли государства во внедрении инноваций, в том числе в системе управления.

Государственная политика в отношении портов основывается на поддержке базовой инфраструктуры, объектов безопасности и порядка в портах и на подходах к ним, создании благоприятных нормативных правовых и финансово-экономических условий для деятельности хозяйствующих субъектов, привлечении инвестиций, способствовать гармоничному развитию смежных видов транспорта, реализации федеральных и региональных программ развития, повышению благосостояния и уровня образования работников отрасли.

Именно такой комплексный подход позволит при стимулирующей роли государства обеспечить инновационное развитие портов и в целом удовлетворить потребности экономики страны и регионов в перевозках грузов.

Инновационный сценарий развития портов предполагает реализацию согласованных и взаимосвязанных экономических, технических, организационных и правовых решений по ряду актуальных задач. Ключевым из внешних вызовов в части инновационного развития является **ускорение технологического развития**.

Одним из наиболее эффективных направлений в области технологических инноваций является активное **внедрение логистических транспортно-технологических систем (ЛТТС)** – контейнерной, пакетной, ролкерной, паромной и др. ЛТТС имеют ряд преимуществ: значительное сокращение времени, а, следовательно, и энергозатрат на погрузочно-разгрузочные операции, обеспечение сохранности груза, резкое сокращение доли тяжёлого ручного труда, повышение уровня защиты окружающей природной среды. По данным отраслевой науки ЛТТС обеспечивают снижение транспортных издержек в следующих размерах:

- контейнеро-пакетные и все другие виды перевозок укрупнённых грузовых единиц (УГЕ) - до 47% (в зависимости от рода груза и транспортной схемы);
- лихтеровозные (преимущественно в сфере деятельности Дунайского МТК №7 с выходом в Каспийское море) - 9-11%;
- узкоспециализированные (например, автомобилевозные) - до 30-37%.

Применение ЛТТС позволяет резко сократить количество крепёжного реквизита, затрачиваемого на оборудование железнодорожного подвижного состава и судов. Так, для оборудования вагонными стойками только при перевозках товаров лесопромышленного комплекса вырубается в год около 50 млн. молодых деревьев преимущественно хвойных пород, которые через 6-7 лет могли бы быть использованы как товарная древесина. Расходуется более 45 тыс. тонн проволоки и гвоздей. Особенно велики эти расходы при перевозках в смешанном сообщении.

Как показывает отечественный и зарубежный опыт, использование прогрессивных ЛТТС для перевозки как генеральных грузов, так и широкой номенклатуры товаров лесопромышленного комплекса позволяет сократить совокупные транспортные издержки на 25-50%.

Создание комплексных и узкоспециализированных ЛТТС доставки наиболее трудоёмких для транспорта штучных грузов в оптимальных укрупнённых грузовых единицах (пакетах, блок-пакетах, флетах, спецупаковках, трейлерах, ролл-трейлерах) в смешанных, прямых смешанных и комбинированных сообщениях по схеме "от двери до двери" является наиболее перспективным направлением развития транспортной системы России, полностью соответствующим основным направлениям развития транспорта стран Евросоюза.

Транспортная система России пока ещё значительно отстаёт от передовых стран в области перевозки грузов укрупнёнными единицами по схеме «от двери до двери». Например, производственная мощность контейнерных терминалов в российских морских портах составляет лишь 30% от суммарной мощности перегрузочных комплексов для генеральных, как правило, подлежащих контейнеризации, грузов. Отсюда следует необходимость активного внедрения передовых технологий перевозки и перевалки в портах грузов укрупнёнными местами.

Морские порты как стационарные морские объекты испытывают действие опасных погодных условий и состояния водной поверхности на акватории портов, подходах к ним и в прибрежной зоне укрытия, что обуславливает их потребность в регулярной специальной гидрометеорологической информации. Для всех морских портов характерны особые региональные физико-географические и метеорологические условия. В силу того, что опасные ветра вызывают наводнения, навалы льда и обледенение судов, прогноз ветра для морского порта является определяющим фактором эффективного планирования и выполнения всех видов работ на акватории порта. Заблаговременное предупреждение об опасных условиях погоды позволяет предотвратить значительные потери. В этой связи гидрометеорологическому обеспечению безопасности деятельности морских портов является одной из важнейших задач.

В настоящее время в этой работе задействовано 16 прогностических центров Гидрометслужбы, что позволяет заблаговременно информировать судовладельцев перед выходом в море. Повышение эффективности и достоверности прогнозов во многом зависит от данных наблюдений получаемых оперативно от пунктов

наблюдений, установленных непосредственно в портах. К настоящему времени такие пункты имеются не во всех портах. В этой связи к инновационным решениям, способствующим обеспечению портовой деятельности и повышению безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним можно отнести предложение Росгидромета по **дополнительному оснащению морских портов при их строительстве и реконструкции автоматическими гидрометеорологическими станциями и самописцами уровня моря** с последующей передачей данных наблюдений в прогностические центры Росгидромета. Механизм такого взаимодействия и требования к передаваемой информации необходимо разработать и включить в Соглашение о взаимодействии между подразделениями Минтранса России и Росгидрометом от 3 мая 2000 года, а финансирование предусмотреть за счет средств федерального бюджета. По экспертной оценке, целесообразна установка пунктов гидрометеорологических наблюдений в 25 морских портах.

Важной задачей является **обновление в портах подъёмно-транспортного оборудования** и повышение доли оборудования российского производства.

По оценке ряда специалистов, одним из последствий экономического кризиса является спад спроса на подъёмно-транспортное оборудование, в частности, на порталные краны.

В настоящее время в морских портах установлено порядка 6-7 тысяч порталных кранов, из которых 90 % исчерпали свой ресурс. Ежегодно Россия закупает для портов около 20 кранов. При этом доля кранов отечественного производства постоянно снижается. Аналогично обстоит дело и с другими видами перегрузочного оборудования. Между тем, в России есть предприятия, производящие перегрузочное оборудование, по своим характеристикам не уступающее зарубежным аналогам, но значительно дешевле их. Поэтому необходимо постепенно переходить на использование в портах отечественного оборудования. Для этого, по-видимому, потребуется создать экономические условия, позволяющие российским заводам значительно увеличить выпуск своих изделий, одновременно повысив их качество.

Здесь уместно напомнить о мерах, принятых для обеспечения строительства максимально возможного количества российских судов на отечественных судостроительных верфях. Создано ОАО "Объединённая судостроительная корпорация". Принят Федеральный закон от 7 ноября 2011 г. №305 "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства". Аналогичные меры целесообразно принять для перехода к выпуску портового перегрузочного оборудования на отечественных заводах.

Технологическое лидерство в развитии портов может обеспечить **структурные изменения и в грузообороте портов**. Несмотря на то, что основу грузооборота по-прежнему составит продукция топливно-энергетического комплекса (сырая нефть, уголь) и сырьевых отраслей (минеральные удобрения, руды, концентраты), а также металлы в деле, перегружаемые на экспорт, произойдет сокращение разницы между объемами перевалки генеральных и массовых (наливных и навалочных) грузов в портах, что указывает на облагораживание отечественного экспорта. А это, в свою очередь, могло бы свидетельствовать о переходе экономики страны от «сырьевой» к наукоемкой.

«Облагораживание» морских внешнеторговых перевозок характеризуется ростом перевалки нефтепродуктов, сжиженного газа, древесной щепы и пеллет, контейнеров.

В перспективе можно ожидать относительно высокие темпы роста контейнерного потока по сравнению со среднегодовыми темпами прироста внешнеторгового грузооборота Российской Федерации, что станет следствием изменения структуры экспорта, повышения уровня контейнеризации российских внешнеторговых грузов, а также роста пропускной способности контейнерных терминалов в отечественных портах.

Восстановление и рост контейнерных перевозок в России сопровождается развитием контейнерных терминалов – модернизацией и повышением пропускной способности существующих и строительством новых.

Задача достижения технологического лидерства, поставленная в программных правительственных документах, предполагает резкое **увеличение спроса на новые научные и инженерные кадры**.

Важнейшим с точки зрения инновационного развития является человеческий капитал, где Россия сохраняет конкурентные преимущества. По доле населения с высшим и дополнительным профессиональным образованием (22,8 процента

численности населения в возрасте от 25 до 64 лет) Россия находится на уровне таких ведущих зарубежных стран, как Великобритания, Швеция и Япония, а также опережает Германию, Италию и Францию. Особенно важен с точки зрения создания эффективной инновационной системы сохраняющийся высокий уровень высшего образования по естественно-научным и инженерно-техническим специальностям.

В то же время ситуация в указанной сфере характеризуется рядом негативных тенденций, которые в перспективе могут фактически девальвировать это конкурентное преимущество.

Сохраняются проблемы по достижению надлежащего качества образования на всех уровнях - от общего, начального и среднего профессионального образования до высшего и послевузовского профессионального образования. Согласно международным рейтингам, российские вузы практически не попадают в первую сотню мировых лидеров.

Эти негативные тенденции обусловлены в том числе и недофинансированием сферы образования в конце XX - начале XXI века. Целенаправленная работа по развитию компетенций в сфере исследований и разработок, а также мотиваций к инновациям в российских образовательных учреждениях начата только в последние годы

На морском транспорте сохранилась система отраслевого образования и науки, однако необходимо обеспечить адаптацию учебного процесса к задачам инновационного роста страны и портов.

В рамках реализации Стратегии произойдет интенсификация российских научных исследований с целью повышения их масштаба, результативности; сосредоточения материально-технических и интеллектуальных ресурсов на приоритетных направлениях науки и практики, произойдет усиление инженерной составляющей, повышения роли рабочих специальностей в портах с новыми техническими навыками, а также усиление исследовательского сотрудничества с зарубежными странами.

Инновационный сценарий развития предполагает решение также ряда актуальных технических, организационных, нормативных задач в сфере экологической безопасности, в сфере информационных технологий и автоматизации бизнес-процессов в портах, в сфере энергосбережения.

Одним из современных механизмов объединения усилий бизнеса, науки и государства по комплексному решению вопросов инновационного развития рассматриваются и инновации в управленческой сфере, такие как, например, **создание технологических платформ и территориальных кластеров.**

Цель данной работы - увеличить высокотехнологическую составляющую в экономике Российской Федерации, в том числе в транспортной отрасли, за счет модернизации основных сфер российской экономики, координации внешнеэкономической деятельности, что должно вести к увеличению иностранных инвестиций в высокотехнологичные отрасли российской экономики, выхода отечественной высокотехнологичной продукции на внешние рынки.

Технологическая платформа представляет собой коммуникационный инструмент, направленный на активизацию усилий по созданию перспективных коммерческих технологий, новых продуктов (услуг), привлечение дополнительных ресурсов для проведения исследований и разработок на основе участия всех заинтересованных сторон (бизнеса, науки, государства и гражданского общества), а также на совершенствование нормативной правовой базы в области научно-технологического и инновационного развития.

Технологическая платформа – это объединение компаний по функциональному признаку с целью организации и проведения деятельности по подготовке, проведению и использованию результатов долгосрочных научно-технических прогнозов. Такая деятельность, как правило, осуществляется на базе крупных технологических и производственных компаний или производственных лабораторий, научно-исследовательских институтов. Цель таких объединений – планирование и организация разработки конкретных прорывных технологий в определенной сфере.

Морские порты могут выступать как участниками, так и инициаторами технологических платформ. Первоочередными сферами, в которых ожидается прорыв технологий, являются навигационная безопасность, энергоэффективность, экология и др.

В силу своей специфики, а также того, что во многих регионах страны морские порты играют градообразующую роль, являются важным социальным фактором развития приморских субъектов Российской Федерации, на базе морских портов предлагается формировать т.н. территориальные кластеры.

Развитие территориальных кластеров в России является одним из условий повышения конкурентоспособности отечественной экономики и интенсификации механизмов частно-государственного партнерства.

Территориальные кластеры (далее – кластеры) – объединение предприятий, поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных производственных и сервисных услуг, научно-исследовательских и образовательных организаций, связанных отношениями территориальной близости и функциональной зависимости в сфере производства и реализации товаров и услуг. При этом кластеры могут размещаться на территории как одного, так и нескольких субъектов Российской Федерации.

Основной целью реализации кластерной политики является обеспечение высоких темпов экономического роста и диверсификации экономики за счет повышения конкурентоспособности предприятий, поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных производственных и сервисных услуг, научно-исследовательских и образовательных организаций, образующих территориально-производственные кластеры.

Реализация кластерной политики способствует росту конкурентоспособности бизнеса за счет реализации потенциала эффективного взаимодействия участников кластера, связанного с их географически близким расположением, включая расширение доступа к инновациям, технологиям, «ноу-хау», специализированным услугам и высококвалифицированным кадрам, а также снижением транзакционных издержек, обеспечивающим формирование предпосылок для реализации совместных кооперационных проектов и продуктивной конкуренции.

Формирование и развитие кластеров является эффективным механизмом привлечения прямых иностранных инвестиций и активизации внешнеэкономической интеграции. Включение отечественных кластеров в глобальные цепочки создания добавленной стоимости позволяет существенно поднять уровень национальной технологической базы, повысить скорость и качество экономического роста за счет повышения международной конкурентоспособности предприятий, входящих в состав кластера.

К настоящему времени использование кластерного подхода уже заняло одно из ключевых мест в стратегиях социально-экономического развития ряда субъектов Российской Федерации и муниципальных образований. Ряд проектов развития территориальных кластеров реализуется в инициативном порядке.

На федеральном уровне сформированы механизмы, позволяющие обеспечить гибкое финансирование мероприятий по развитию кластеров.

Основная задача таких образований – повысить результативность работы морских портов путем внедрения комплексных инновационных решений.

Кластеры возникают на стыке суши и морской акватории, формируя важнейшие конкурентные преимущества экономик отдельных регионов. Благоприятные возможности для развития кластерных проектов открывает использование потенциала особых экономических зон портового типа. Примером может служить транспортно-логистический кластер в Мурманской области. К предпосылкам его формирования относятся выгодное географическое положение области, наличие развитой транспортной инфраструктуры, в том числе портовых мощностей (действующих и проектируемых), располагающих судами разного профиля, ледокольным флотом, ремонтной базой, специализированными высококвалифицированными специалистами и управленческими кадрами. Основными функциями кластера будут обеспечение логистической деятельности, связанной с нефтегазоразведкой, обустройством месторождений и эксплуатацией нефтегазовых установок в Баренцевом море и на суше, реализация проекта грузового коридора Азия – Северная Америка и связанной с ним промышленной деятельности по доработке транзитной продукции. Мурманский транспортно-логистический кластер имеет трансграничный характер, так как использует наукоемкие технологии соседних стран. Он стимулирует развитие судостроительных отраслей, интегрирует в себя образовательные и научные услуги, способствует развитию малого и среднего бизнеса.

## **V. Сроки и этапы реализации Стратегии**

Реализация Стратегии предполагается в три этапа:

– Первый этап (до 2015 г.) – реализация текущих проектов, переход к системному планированию дальнейшего развития морских портов, отработка механизмов мониторинга мероприятий Стратегии. На данном этапе рост объемов перевалки будет опережать увеличение суммарных производственных мощностей, поскольку он будет происходить за счёт более полной загрузки действующих перегрузочных комплексов.

– Второй этап (до 2020 г.) – основной период развития базовой инфраструктуры, завершение крупномасштабных проектов, достижение сбалансированности темпов прироста портовых мощностей и объемов перевалки грузов;

– Третий этап (до 2030 г.) – подготовка новых проектов, определение дальнейших стратегических направлений развития морских портов, разработка механизмов по дальнейшей реализации Стратегии. В период после 2020 года темпы роста (как производственной мощности портов, так и грузооборота) стабилизируются и выйдут на значения, позволяющие полностью удовлетворять потребности транспортной системы в перевалке грузов.

Первый этап реализации Стратегии базируется на результатах реализации федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)" и ориентирован на решение задач, поставленных в рамках федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)" и других действующих программ и планов по развитию портов, и включает развитие портов, обеспечивающих необходимые пропускные способности на основных направлениях перевозок, обновление состава морского флота, совершенствование технологических процессов.

На этом этапе основное внимание при развитии морских портов будет уделено ликвидации существующих разрывов и "узких мест", в том числе в азиатской части России, а также реализации конкретных проектов, способствующих развитию крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок, транспортных подходов к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации и транспортным узлам. На этой основе будут созданы инфраструктурные условия для развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

Основное направление развития на первом этапе - увеличением пропускной способности российских морских портов, обеспечением роста перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах;

Второй этап реализации Транспортной стратегии включает:

создание рынка конкурентоспособных услуг участников портовой деятельности для обеспечения потребностей интенсивного инновационного развития экономики и улучшения качества жизни населения, повышения конкурентоспособности, производительности и рентабельности морских портов;

создание резервов, необходимых для обеспечения ускоренного развития морских портов и повышения их конкурентоспособности, эффективности и качества транспортного обслуживания, создания инфраструктурных условий для развития новых "точек" экономического роста в стране;

повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения, а также превращение логистических транспортных центров в управляющие элементы системы товародвижения.

На этом этапе будет обеспечен переход к системному развитию транспортной системы страны на основе формирования единого транспортного пространства России. Морские порты как элемент единой транспортной системы должны достичь уровня, обеспечивающего отсутствие инфраструктурных ограничений перспективного социально-экономического развития страны. Основные направления развития в области морского транспорта на втором этапе характеризуются увеличением пропускной способности морских портов и повышением эффективности их работы в координации с созданием логистической системы, включающей как припортовые терминалы различного назначения, так и терминалы в крупных транспортных узлах страны, включая "сухие порты".

На третьем этапе реализации Стратегии морские порты должны выйти на мировой уровень технологического и технического развития.

Этому будут способствовать происходящие изменения в российской экономике по следующим направлениям:

- расширение опорной транспортной сети;

- реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках ЕврАзЭС и с другими государствами;

- диверсификацию направлений экспортных поставок российских углеводородов;

- создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта;

- увеличение пропускной способности и достижение лучших мировых показателей по скоростным параметрам транспортной инфраструктуры, а также рост доли высокоскоростных путей сообщения;

- создание взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, интегрированной системы логистических парков, а также единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса для формирования современной товаропроводящей сети, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг, на территории страны;

- освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

С учетом указанных стратегических направлений и приоритетов развития экономики России на данном этапе будут определены дальнейшего развития морской портовой инфраструктуры.

Продолжится развитие всех видов транспорта. Особое внимание будет уделяться комплексному развитию крупных транспортных узлов и созданию транспортно-логистической инфраструктуры, а также формированию единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса. В ходе развития морских портов будут освоены инновационные технологии строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры, а также будет обеспечена полная интеграция морских портов в единое транспортное пространство.

На первом этапе Стратегии (до 2015 года) должна быть реализована федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)", включающая подпрограммы "Морской транспорт" и функциональную подпрограмму "Развитие экспорта транспортных услуг".

На втором и третьем этапах (2015 - 2030 годы) основным механизмом реализации Стратегии станут федеральные целевые программы развития транспортной системы на 5-летние периоды.

## **VI. Механизмы реализации Стратегии**

### **6.1. Финансирование мероприятий Стратегии**

Увеличение портовых мощностей к 2030 году с целью удовлетворения потребностей в перевалке грузов потребует существенных инвестиций в инфраструктуру морских портов.

Исходя из положений Бюджетного послания Президента Российской Федерации «О бюджетной политике в 2013-2015 годах» бюджетные инвестиции в экономику должны стимулировать рост частных инвестиций, в том числе в целях формирования современной транспортной инфраструктуры. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года предполагает использование механизмов государственно-частного партнерства с привлечением финансирования из внебюджетных источников.

Вместе с тем, как отмечено в Прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, в прогнозный период будет продолжено использование механизма государственных инвестиций в целях решения ключевых задач развития страны. В первоочередном порядке будут обеспечиваться ресурсами приоритетные федеральные целевые программы, в том числе по развитию транспортной инфраструктуры.

Перспективная модель финансирования транспортной отрасли предусматривает развитие различных форм государственно-частного партнерства, повышение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части процентных ставок из средств федерального бюджета, стимулирование развития лизинговой деятельности, содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов, использование транспортных облигаций. Предполагается, что кредиты и лизинг станут играть важную роль в реализации инвестиционных программ на морском транспорте.

Таким образом, к финансированию мероприятий Стратегии предполагаются следующие источники:

- государственное финансирование (включение в ФЦП) или финансирование за счет собственных средств ФГУП "Росморпорт";
- финансирование за счет внебюджетных средств, в т.ч. средств инвесторов;
- финансирование путем привлечения заемного капитала или эмиссии акций;
- финансирование посредством создания совместного предприятия между руководством порта и оператором(ами) порта, судовладельцами, грузовладельцами;
- и другие.

Общий объем инвестиций, необходимых для реализации мероприятий Стратегии, оценивается порядка 1 053 394 млн. рублей, в том числе 290 336 (27%) млн. рублей за счет средств федерального бюджета и 763 058 млн. рублей (73%) за счет внебюджетных источников. Таким образом, на один рубль федерального бюджета будет приходиться от 2 до 3 рублей частных инвесторов.

Исходя из текущего объема финансирования, основной объем средств (более 80%) будет освоен в период до 2020 года в связи с тем, что именно данный период считается периодом интенсивного развития базовой инфраструктуры морских портов, завершения крупномасштабных проектов и наращивания объемов.

В период после 2021 года будут реализованы новые проекты, часть из которых на сегодняшний момент еще не сформирована. Однако уже сейчас можно говорить о потенциале реализации таких проектов как: строительство глубоководного порта в Калининграде (Бальга), строительство нового глубоководного района Северный порта Архангельск, строительство перегрузочных мощностей на Дальнем Востоке, включая Сахалин, а также ряде Арктических проектов. При этом механизм Стратегии предусматривает периодичность актуализации и наполнения Стратегии новыми данными, в том числе касающимися объемов и источников финансирования.

Согласно механизму реализации Стратегии окончательные решения относительно включения определенного мероприятия в Стратегию принимаются Министерством транспорта Российской Федерации при участии заинтересованных федеральных органов исполнительной власти. При этом структура финансово-экономического обоснования целесообразности включения мероприятия, подразумевающего строительство и развитие объектов морской портовой инфраструктуры, должна содержать следующие разделы:

1. Описание проекта.
2. Бизнес-обоснование целесообразности включения мероприятия в Стратегию с рассмотрением альтернатив использования других видов транспорта для транспортировки грузов.
3. Обоснование соответствия существующей системе управления портовым хозяйством Российской Федерации и стратегическим направлениям развития морской портовой инфраструктуры, разработанным в Стратегии.
4. Экологические и социальные аспекты.
5. Оценка экономического эффекта.
6. Бизнес-план мероприятия.
7. Механизм реализации и этапность.
8. Другие вопросы.

Оценка целесообразности включения мероприятий в Стратегию проводится Министерством транспорта на основании специально разработанных «критериев порядка оценки мероприятий для включения в Стратегию развития морской портовой инфраструктуры Российской Федерации».

Для мероприятий, не подразумевающих физического строительства (законодательные, образовательные и другие инициативы), решение о включении в Стратегию и финансировании мероприятия за государственный счет или средств ФГУП "Росморпорт" принимается в том числе на основании обосновывающих материалов, содержащих пункты 1, 3, 4, 5, 7, 8.

С учетом мировой практики оптимальное соотношение размеров софинансирования со стороны государства (из бюджетов всех уровней) и частных инвестиций по реализуемым проектам рекомендуется на уровне 1 к 3. Максимальное значение допускается в размере не более 1 к 2.

## **6.2. Кадровое и социально-бытовое обеспечение реализации Стратегии**

В современных условиях развития технологий меняется общий характер работы порта. Порт из технического погрузочно-разгрузочного транспортного узла становится местом работы передовых автоматизированных систем, робототехники, систем электронного документооборота. Соответственно, требования к квалификации рабочего персонала существенно возрастают: нужны как определенные практические навыки, так и теоретические знания. Существует необходимость соответствующего обновления образовательных программ и повышения квалификации персонала морских портов. Образовательные учреждения и компании должны быть в состоянии выявлять основные тенденции развития и в секторе в целом, и в конкретных функциональных областях.

Основной тенденцией в современном образовании и профессиональной подготовке в портовой сфере должен стать переход от обучения, которое определяется стороной предложения, к обучению, которое руководствуется интересами стороны спроса. В центре внимания должны быть отдельные работники, их производительность труда и уровень квалификации.

Среди основных требований, предъявляемых к системе обучения и повышения квалификации персонала морских портов в современных условиях, необходимо выделить следующие:

- обучение и повышение квалификации – ключевой инструмент управления человеческими ресурсами;
- развитие профессиональных узкоспециализированных стандартов для работников портов в соответствии с современными реалиями;
- содействие сотрудничеству между обучающими организациями и другими субъектами портового сообщества;
- необходимость непрерывного образования (обучение на протяжении всей жизни);
- создание специальных отделов профессиональной подготовки в портах;
- применение децентрализованного подхода к образованию и профессиональной подготовке (снизу вверх);
- подкрепление обучения реальной практикой;
- при обучении, наряду с техническими, необходимо уделять больше внимания функциональным аспектам;

- обучение должно быть ориентировано на развитие сразу нескольких профессиональных навыков, связанных между собой;
- возможность равноправного общения руководства портов и портового персонала, необходимая для обсуждения общих и конкретные вопросы, связанных с работой порта;
- внедрение системы контроля качества работы и периодической переаттестации работников;
- наличие четко сформулированных общих образовательных принципов.

В таблице 14 представлены основные требования к системе обучения и подготовки персонала портовой отрасли, связанные с внедрением различных новых технологий.

Таблица 14

<b>Новые технологии в портах</b>	<b>Уровень обучения<sup>1</sup></b>	<b>Место обучения<sup>2</sup></b>	<b>Уровень стандартизации<sup>3</sup></b>	<b>Взаимодействие<sup>4</sup></b>	<b>Использование новых технологий в процессе обучения<sup>5</sup></b>
Обслуживание судов большой вместимости	П, З	У, П		П	
Мобильная коммуникация	П	Пр	РФ, Р	Пр, К	М
Глобальная система позиционирования – ГЛОНАСС (GPS)	П	У	РФ, Р	П, Пр, К	С, М
СНО, СУДС ГМССБ, ККС,	П	У	РФ, Р	П, Пр	С, М
Навигационные услуги	П, З	П	РФ	П, К	С, М
Системы маневрирования и поддержки предупреждения столкновений – интегрированные мостиковые системы	З	П	РФ	П, Пр	С, М
Система контроля за работой автоматизированных кранов	З	П+О	П	П, Пр	С
Система движения автоматических транспортных средств	З	П+О	П	П, Пр	С
Автоматизированные краны-укладчики	З	П+О	П	П, Пр	С
Роботизированная обработка контейнеров	З	П+О	П	П, Пр	С
Электронный документооборот	П	У	РФ	П, Пр, К	М, Т
Электронная идентификация груза	З	П	РФ	П, Пр, К	М
Система слежения и мониторинга перемещения груза в порту	П	У	РФ	П, Пр, К	С
Система управления складскими помещениями	П	У	Р	П, К	С
Система по транспортно-логистическому	З	П	П	К	С

Новые технологии в портах	Уровень обучения <sup>1</sup>	Место обучения <sup>2</sup>	Уровень стандартизации <sup>3</sup>	Взаимодействие <sup>4</sup>	Использование новых технологий в процессе обучения <sup>5</sup>
планированию прибытия и убытия грузов					
Мониторинг окружающей среды (Environmental monitoring)	О, З	П	РФ, Р	П	М

1 О – общее образование, П – профессиональная подготовка, З – обучение в рамках системы профессиональной подготовки на основе решения конкретных задач и на конкретных примерах.

2 П – порт, О – производитель оборудования, У – учебный центр, Пр – прочие.

3 РФ – на уровне Российской Федерации, Р – на региональном уровне, П – на уровне портов.

4 П – сотрудничество между портами, Пр – сотрудничество с производителями, К – сотрудничество с другими компаниями.

5 С – симуляционные методы, М – мультимедийные средства, Т – телеконференции.

Для новых технологий, внедрение которых требует обучения и профессиональной переподготовки кадров, основываясь на вышеприведенной таблице, можно выделить 2 категории.

- Категория 1 (непосредственно связанные с управлением техникой).
  - Для первой категории метод обучения на конкретных задачах является наиболее подходящим.
  - Обеспечение подготовки кадров для этой категории наилучшим образом осуществляется в портах при участии производителей оборудования.
  - Наиболее подходящий уровень стандартизации – региональный или уровень портов.
  - Для данной категории наиболее полезно взаимодействие между портами и производителями оборудования.
  - Тренажеры и симуляционные методы – наиболее подходящий метод обучения в данной категории.
- Категория 2 (связанные с информационно-коммуникационными технологиями).
  - Новые технологии в этой категории в большей степени требуют профессиональной подготовки.
  - Подготовку кадров должны обеспечивать учебные центры.
  - Наиболее подходящий уровень стандартизации – уровень РФ или региональный.
  - Взаимодействие должно проходить на всех уровнях.

Следует отметить, что при реализации заявленных выше требований к системе профессионального обучения необходимо вовлечение в процесс планирования специалистов образовательной сферы, чье участие будет способствовать дополнительной проработке данного направления и внесению необходимых корректив.

Помимо вопросов кадровой профессиональной подготовки важным аспектом является развитие социально-бытовой инфраструктуры морских портов. С учетом планов интенсивного развития портов, необходимо постепенное приведение существующей инфраструктуры социально-бытового обслуживания моряков в морских портах Российской Федерации в соответствие с требованиями ратифицированных Россией Конвенции МОТ 163 о социально-бытовом обслуживании моряков и Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве.

В этой связи развитие портов требует принятия органами государственной власти ряда решений в сфере социально-бытового обслуживания моряков в соответствии с международными конвенционными требованиями, а именно:

- обеспечение социально-бытовым обслуживанием моряков в определенных государством портах, независимо от их национальности, расы, пола, вероисповедания, политических убеждений или социального происхождения, а также независимо от государства регистрации судна, на котором моряки работают;

- проведение мероприятий по обеспечению финансирования социально-бытового обслуживания моряков;
- создание советов по социально-бытовому обслуживанию, в зависимости от обстоятельств, на уровне портов, на региональном и национальном уровнях;
- осуществление регулярных проверок указанной деятельности в целях обеспечения её соответствия нуждам моряков, развивающимся одновременно с техническими, производственными и другими изменениями в судоходстве;
- предоставление информации о тех объектах, которые открыты для общественного пользования в портах захода – особенно о транспорте, социально-бытовых и зрелищных заведениях, образовательных учреждениях и о местах отправления культа, а также об объектах, специально предоставляемых для моряков.

Развитие и функционирование комплекса объектов социально-бытового назначения в морских портах Российской Федерации повлечет за собой не только социальный, но и экономический эффект, заключающийся в повышении привлекательности отечественных морских портов для судовладельцев иностранных государств в качестве портов захода, что в свою очередь даст толчок в развитии портов и прилегающих к ним территорий, привлечении дополнительных инвестиций и людских ресурсов.

### **6.3. Законодательное обеспечение реализации Стратегии**

Реализация стратегии развития морской портовой инфраструктуры требует адекватных мер государственного регулирования и поддержки.

Помимо основных законодательных решений, разработка и имплементация которых будет необходима для реализации стратегических направлений развития морской портовой инфраструктуры, следующие самостоятельные законодательные мероприятия заслуживают особого внимания:

1. Совершенствование отдельных положений Федерального закона от 8.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации...».
2. Совершенствование отдельных положений Федерального закона от 30 октября 2007 г. № 240-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части развития механизмов создания портовых особых экономических зон.
3. Совершенствование отдельных положений Федерального закона от 01.04.1993 № 4730-1 «О государственной границе Российской Федерации» и Налогового Кодекса РФ в части разработки механизма возмещения операторам морских терминалов затрат по строительству и организации пунктов пропуска в морских портах.
4. Приведение Таможенного кодекса Союзного Государства, нормативных актов ФТС России и Пограничной службы ФСБ России в соответствие с Конвенцией по облегчению международного морского судоходства 1965 г.
5. Продолжение поступательного движения в части требований к обеспечению безопасности и категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности.
6. Совершенствование и гармонизация федерального законодательства в области обеспечения безопасности при осуществлении различных видов деятельности, а не только на транспорте.
7. Внесение изменений в законодательство Российской Федерации, регулирующее деятельность субъектов естественных монополий в морских портах в части установления и целевого использования портовых сборов.
8. Гармонизация национального законодательства в сфере естественных монополий с лучшими иностранными практиками вывода из-под государственного регулирования части услуг, оказываемых в транспортных терминалах, портах и аэропортах, и не влияющих непосредственно на скорость товарных и информационных потоков.
9. Законодательное усиление обеспечения действенности и эффективности механизмов государственного - частного партнерства в сфере инвестиций в морскую портовую инфраструктуру, включая совершенствование Закона о концессиях и ведомственных подзаконных актов.

10. Совершенствование и приведение отечественного законодательства к стандартам лучшей международной практики в части разделения ответственности между государством и бизнесом в сфере обеспечения безопасности на эксплуатируемых объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

11. Взаимоувязка функций и полномочий Федерального агентства по обустройству государственной границы Российской Федерации и Федеральной таможенной службы Российской Федерации с целями быстрого, безопасного и эффективного пропуска экспортно-импортных, и особенно транзитных грузопотоков

12. Законодательное закрепление соблюдения повышенных экологических стандартов в Арктике, законодательное и налоговое стимулирование внедрения энергоэффективных и природоохранных технологий в портовую деятельность.

13. Внесение изменений в РД 31.3.05-97 «Нормы технологического проектирования морских портов» в части приведения документа к современным технологическим стандартам и включение современных норм обеспечения портов техническим и служебно-вспомогательным флотом с учетом особенностей деятельности портов.

14. Разработка и принятие на федеральном уровне Технического регламента (свод правил, национальных стандартов) проектирования, строительства и эксплуатации гидротехнических сооружений.

15. Законодательное налоговое стимулирование на уровне бюджета РФ и бюджетов субъектов РФ частных инвестиций в объекты портовой инфраструктуры (в виде предоставления льгот по налогу на имущество и налогу на прибыль).

16. Реализация мер государственной поддержки в части упрощения перевода земель из категорий земель водного фонда в земли транспорта, а так же упрощения процедур оформления прав собственности инвесторов на объекты портовой инфраструктуры, создаваемые за счет средств частных инвесторов.

17. Совершенствование земельного законодательства и законодательства в сфере инвестиций с целью упрощения и унификации процедур по созданию искусственных земельных участков на водных объектах, процедуры перевода земель из одной категории в другую в целях возможности и упрощения строительства объектов транспорта на землях водного фонда.

18. Вопросы землеотведения и резервирования прилежащих к портам земельных участков для целей перспективного развития инфраструктуры.

19. Внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, предусматривающих закрепление функций по лоцманскому обеспечению торгового мореплавания в Российской Федерации за государством через создание единой государственной лоцманской организации.

20. Совершенствование законодательства и методов планирования, регулирующих взаимодействие смежных видов транспорта, в частности морских портов и железных дорог (внедрение новых методов управления транспортным процессом, сопряжение развития портовых мощностей и сухопутных подходов к ним, разработка межотраслевых балансов, генеральных схем развития транспорта как на федеральном, так и на региональном уровне, создание единых информационно-логистических центров, единой автоматизированной системы обмена данными между участниками перевозочного процесса и др.).

Отметим, что в процессе реализации стратегии необходимо уточнение и переработка списка необходимых законодательных мероприятий, которое будет отражать актуальные и уже произведенные изменения в законодательной базе.

#### **6.4. Организационные и информационные механизмы реализации Стратегии**

Механизм реализации Стратегии предусматривает использование комплекса организационных, экономических и правовых мероприятий, необходимых для реализации цели и задач Стратегии. Механизм разработан в соответствии с положениями законодательства Российской Федерации.

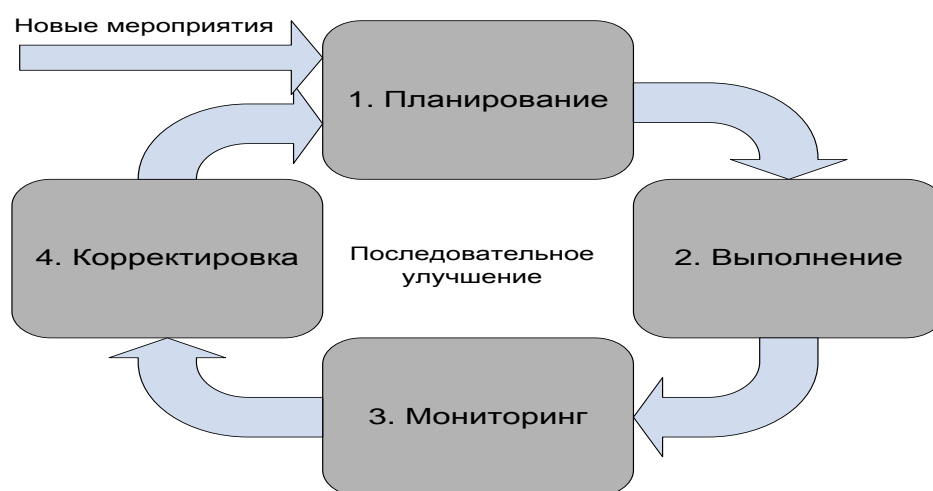
Текущее управление и контроль реализации Стратегии осуществляются государственным заказчиком-координатором Стратегии и государственными заказчиками в соответствии с Порядком разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594.

Выбор исполнителей мероприятий Стратегии происходит в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Реализация мероприятий Стратегии заключается в 1) планировании действий (мероприятий), которые согласуются с направлениями стратегического развития морской портовой инфраструктуры, заложенными в Стратегию, 2) реализации запланированных мероприятий, 3) последующем мониторинге целевых индикаторов и производственных ресурсов для реализации мероприятий Стратегии, 4) корректировке (при необходимости) мероприятий Стратегии и последующем их планировании – как на основании проведенной корректировки, так и на основании учета современных тенденций.

Таким образом, механизм реализации Стратегии предполагает выполнение цикла «планирование–реализация–мониторинг–корректировка», представленного на рисунке ниже.

Рис.2 Выполнение Стратегии



Реализация Стратегии развития инфраструктуры морских портов подразумевает увязку стратегического цикла с процессом принятия, исполнения и контроля решений в органах исполнительной власти Российской Федерации, в результате чего будет достигнуто:

- надлежащее выполнение Стратегии;
- обеспечение согласования с основными принятыми государственными, ведомственными и региональными стратегиями развития;
- адаптация Стратегии к изменению макроэкономической мировой и внутрироссийской конъюнктуры, а также оперативное принятие необходимых решений по ресурсному обеспечению исполнения мероприятий.

Увязка стратегического цикла с процессом принятия, исполнения и контроля решений в органах исполнительной власти Российской Федерации подразумевает:

1) Определение ролей и ответственности в рамках реализации Стратегии.

На стадии *планирования* необходимо решение следующих задач:

- общая координация деятельности транспортного сектора;
- разработка направлений стратегического развития;
- утверждение и согласование Стратегии и отдельных (новых) мероприятий и подпрограмм;
- проведение оценки необходимого ресурсного обеспечения из федерального бюджета, бюджета местных уровней, внебюджетных источников финансирования.

На стадии *выполнения* Стратегии:

- выполнение мероприятий Стратегии (развитие/эксплуатация/обслуживание инфраструктуры морских портов);
- обеспечение надлежащей отчетности о ходе выполнения.

На стадии *мониторинга и корректировки* Стратегии:

- интегральная оценка реализации Стратегии, в том числе отдельных мероприятий;
- оценка достижения уровня целевых показателей;
- оценка достижения запланированного производственного и социально-экономического эффектов;
- оценка коммерческой, общественной и бюджетной эффективности Стратегии и отдельных ее мероприятий.

2) Непосредственное выполнение Стратегии – запуск стратегического цикла.

Ниже на основании международной практики представлено наиболее предпочтительное распределение ролей и ответственности между федеральным органом исполнительной власти в области транспорта и конкретными исполнителями.

	<b>ФОИВ в области транспорта (в координации с причастными ФОИВ)</b>	<b>Исполнитель</b>
Общая координация деятельности транспортного сектора	1. Планирование	
Разработка направлений стратегического развития		1. Планирование
Утверждение и согласование Стратегии и отдельных (новых) мероприятий и подпрограмм	1. Планирование	
Проведение оценки необходимого ресурсного обеспечения из федерального бюджета, бюджета местных уровней, внебюджетных источников финансирования	1. Планирование	
Выполнение мероприятий Стратегии (развитие/ эксплуатация/обслуживание инфраструктуры морских портов)		2. Выполнение
Обеспечение надлежащей отчетности о ходе выполнения	3. Мониторинг	
Интегральная оценка реализации Стратегии, в том числе отдельных мероприятий	3. Мониторинг/ 4. Корректировка	
Оценка достижения уровня целевых показателей	3. Мониторинг/ 4. Корректировка	
Оценка достижения запланированного производственного и социально-экономического эффектов	3. Мониторинг/ 4. Корректировка	
Оценка коммерческой, общественной и бюджетной эффективности Стратегии и отдельных ее мероприятий	3. Мониторинг/ 4. Корректировка	

В сферу ответственности федерального органа исполнительной власти в области транспорта входят функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта и проведение необходимой координации между субъектами отрасли в части вопросов согласованного развития автомобильного, железнодорожного, морского, внутреннего водного и воздушного транспорта. Стратегические направления развития портов должны быть закреплены в Генеральной схеме территориального планирования развития транспорта, разрабатываемой федеральным органом исполнительной власти в области транспорта и утверждаемой Правительством Российской Федерации. На основе схемы по инициативе федерального органа исполнительной власти в области транспорта разрабатывается и утверждается документация по планировке территории по каждому порту в части резервирования земель для его развития. Именно поэтому федеральный орган исполнительной власти в области транспорта должен задавать направления

государственной политики в области транспорта с учетом принятых государственных, ведомственных и региональных стратегических программ. Направления государственной политики в области транспорта включают в себя общие цели и задачи развития отрасли, а также цели и задачи в области автомобильного, железнодорожного, морского, внутреннего водного и воздушного транспорта. Также необходимо определить набор руководящих принципов, которые должны применяться при разработке и осуществлении стратегий во всех сферах транспорта. Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта является основным координатором ресурсного обеспечения Стратегии в балансе с финансированием других областей транспорта (в рамках ФЦП или других стратегических инициатив) для обеспечения эффективного достижения поставленных в Стратегии задач.

Исполнитель(и) в роли уполномоченного(ых) представителя(ей) федерального органа исполнительной власти в области транспорта (по управлению портовым хозяйством) отвечает за выработку стратегических направлений развития морской портовой инфраструктуры, которые должны согласовываться с направлениями государственной политики в области морского транспорта. Стратегические направления развития морской портовой инфраструктуры разрабатываются в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе и должны содержать цели, задачи, необходимый набор действий (мероприятий), предположительные объемы ввода и вывода мощностей, предположительное финансирование из федерального бюджета для реализации целей и задач всего российского портового сектора. Направления развития должны быть дополнены системой целевых индикаторов и показателей, позволяющих проводить мониторинг достижения поставленных целей.

Разработанные стратегические направления развития морской портовой инфраструктуры (и изменения к ним) представляются на утверждение в федеральный орган исполнительной власти в области транспорта. После официального утверждения направления развития подлежат выполнению в рамках согласованного ресурсного обеспечения.

Следование утвержденным стратегическим направлениям развития морской портовой инфраструктуры находится в сфере ответственности менеджмента конкретных исполнителей – участников портовой деятельности. В рамках общей системы управления такие исполнители должны ежегодно утверждать годовой и раз в три года долгосрочный бизнес-планы работы компании, включающие в себя цели, задачи, целевые показатели, конкретные мероприятия и проекты, которые будут осуществляться в организации, в том числе за счет собственных средств. Мероприятия и проекты (инвестиции) в рамках бизнес-плана должны находиться в тесной координации с утвержденными направлениями развития морской портовой инфраструктуры. Мероприятия и проекты в рамках направлений развития дополнительно согласуются с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, после чего переходят в стадию выполнения. Выполнение мероприятия или проекта (реализация целей проекта, достижение целевых показателей в рамках установленного бюджета и плана-графика и т.д.) осуществляется на основании принятой практики управления проектами.

В рамках управления проектом менеджмент компании-исполнителя проводит оценку эффективности выполнения проекта, которую ежегодно предоставляет на рассмотрение федеральному органу исполнительной власти в области транспорта, и непосредственно вмешивается в ход реализации проекта, в случае если это необходимо и непосредственное управление проектом передано третьей стороне. Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта независимо от исполнителя проводит оценку эффективности выполнения мероприятий и проектов, находящихся в рамках стратегических направлений развития морской портовой инфраструктуры.

Проекты и мероприятия по развитию инфраструктуры морских портов, а также любые другие инициативы, относящиеся к стратегическим направлениям развития, могут быть предложены, например, частными, коммерческими компаниями, которые подразумевают финансирование из государственного бюджета. Такие проекты и мероприятия подлежат обязательному рассмотрению со стороны федерального органа исполнительной власти в области транспорта или организации на то уполномоченной. Для осуществления общего контроля и соответствия целям государственной политики в области транспорта в целом и управления ходом исполнения стратегических направлений развития морской портовой инфраструктуры в частности необходимо,

чтобы любой планируемый инвестиционный проект (законодательная инициатива) отвечал следующим принципам:

- Проект должен соответствовать существующей системе управления портовым хозяйством Российской Федерации, учитывая сферу ответственности органов государственной власти (в том числе уполномоченных организаций) и потребности портового сектора. Современные схемы государственно-частного партнерства (ГЧП), соответствующие сложившейся системе управления портовым хозяйством Российской Федерации, могут быть предложены в структуре предлагаемого проекта.

- Проект должен соответствовать принятым стратегическим направлениям развития морской портовой инфраструктуры, целям, задачам, целевым индикаторам. В случае инвестиционных проектов развитие портовых мощностей должно осуществляться в наиболее привлекательных зонах, определенных стратегическими направлениями развития.

Периодически федеральный орган исполнительной власти в области транспорта рассматривает ход выполнения реализации стратегических направлений развития. Результаты рассмотрения могут служить основанием для корректировки хода выполнения стратегических направлений, а также проработки дополнительных направлений развития.

Доработку (пересмотр) стратегических направлений развития морской портовой инфраструктуры предлагается провести первый раз в 2015 году (год завершения федеральной целевой программы), затем – каждые 5 лет либо при существенном изменении внешней и внутренней макроэкономической конъюнктуры.

## **VII. Ожидаемые результаты реализации Стратегии**

Экономический и социальный эффект от реализации Стратегии по развитию морской портовой инфраструктуры формируется за счет:

- 1) Удовлетворения национальной потребности в торговле и транспорте;
- 2) Достижения миллиардного рубежа по объему перевалки грузов в российских портах и выведение России в число передовых стран в сфере портовой инфраструктуры;
- 3) Создания к 2030 году портовых мощностей в объеме не менее 1,4 млрд. тонн и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры;
- 4) Повышение коэффициента использования перегрузочных комплексов до уровня;
- 5) Повышения роли морских портов в обеспечении транзитного потенциала России, особенно в направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона, увеличение транзитных грузопотоков;
- 6) Переключения части объема внешнеторговых потоков Российской Федерации в порты России из Украины и стран Балтии и сокращение доли сопредельных государств в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов до 5 и менее %;
- 7) Повышение уровня комплексной безопасности мореплавания на акваториях морских портов и подходах к ним, качества функционирования морских портов путем достижения 100%-ного уровня охвата береговыми средствами обеспечения безопасности мореплавания, средствами АСГ и ЛРН-готовности и средствами по сбору и утилизации отходов;
- 8) Обеспечение привлекательности морских портов путем недопущения дискриминации по отношению к портам сопредельных государств в части условий на железнодорожные перевозки, а также сохранения размера портовых сборов, приходящихся на тонну перевалки грузов, на уровне сопоставимом с портами сопредельных государств;
- 9) Повышения роли отраслевого образования и науки, организация непрерывности процесса профессионального обучения от начального до высшего образования, включая систему дополнительного образования;
- 10) Выведения услуг участников портовой деятельности на качественно новый уровень с точки зрения как обеспечения российских внешнеторговых потоков, так и конкуренции отрасли на международном уровне, повышение процента использования специализированных комплексов, «облагораживание» отечественного экспорта, увеличение доли продуктов переработки в общем грузообороте;
- 11) Повышение инновационности в деятельности морских портов путем применения новых технологий, проведения мероприятий по ресурсосбережению, уменьшения негативного воздействия на окружающую среду, и укрепления отраслевого кадрового потенциала;
- 12) Совершенствования государственного управления в сфере морской портового хозяйства, отраслевого законодательства, применение новых организационных механизмов (ПОЭЗ, концессии, управляющие компании, технологические платформы и территориальные кластеры). Дополнительным эффектом от реализации Стратегии является развитие всей экономики Российской Федерации за счет сокращения совокупных транспортных издержек, развития производства и социальной сферы, роста занятости населения, решения региональных социальных проблем.
- 13) Четкое следование заложенным в Стратегию основным направлениям развития позволит вывести отечественную отрасль на конкурентоспособный (международный) уровень, заложив тем самым надежный фундамент устойчивого развития России и закрепления ее в числе мировых транспортных держав.
- 14) Оценка эффективности Стратегии рассчитывается интегрально на основании оценок эффективности отдельных мероприятий, с учетом мультипликативных синергетических эффектов. Оценка эффективности производится на основе показателей общественной, коммерческой и бюджетной эффективности.
- 15) Оценка эффективности расходования бюджетных средств, выделяемых на реализацию Стратегии, базируется на основных положениях методических рекомендаций по оценке эффективности инвестиционных проектов (утверждены Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации и Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике 21 июня 1999 г. № ВК 477).

\*\*\*

В силу широкого охвата социально-экономических и транспортных вопросов в настоящей Стратегии и наличия потенциальных важных вопросов, непосредственно связанных с развитием инфраструктуры портов, следует отметить, что перед непосредственной реализацией Стратегии необходима более детальная проработка пограничных с развитием инфраструктуры морских портов вопросов (скоординированное развитие других видов транспорта, социальная и кадровая политика, вопросы устойчивого развития морских портов и пр.), например:

- Скоординированное развитие внутренних водных путей: возможность перевалки в морских портах Санкт-Петербург, Азов, Ростов-на-Дону на речные суда для дальнейшей доставки по внутренним водным путям единой глубоководной системы европейской части страны в приречные пункты и тяготеющие к ним районы. Привлечение речного транспорта для перевозки контейнеров по внутренним водным путям позволило бы разгрузить подвижной состав и инфраструктуру сопутствующих видов транспорта.
- Скоординированное развитие пассажирских терминалов: комплекс мер по развитию пассажирских портов и терминалов, которые будут способствовать становлению рынка морских пассажирских перевозок. При этом необходимо разделение задачи на два ключевых направления: решение социальных задач (обеспечение транспортной доступности в рамках развития регионов и транспортных связей) и непосредственно развитие рынка, включая морской и туристический бизнес.
- Единая стратегия обеспечения безопасности функционирования транспортного комплекса: комплекс мер по обеспечению экологической безопасности, призванных, в первую очередь, создать заинтересованность российских портов в проведении активной политики по защите окружающей среды - как путем совершенствования законодательства, так и проведением серьезной разъяснительной работы по формированию в портовом бизнесе современной экологической культуры.
- Создание системы подготовки кадров для портовой отрасли: требуется составление детализированного плана (в том числе тематического) кадрового обеспечения реализации Стратегии, с особым акцентом на развитие высшего и среднего образования, на установление партнерских и договорных отношений портов с вузами и колледжами по подготовке кадров, или рассмотрению возможности подготовки кадров за рубежом и т.п.
- Сбалансированное развитие нормативно-правовой базы: требуется проработка не только перечня, но и проектов законов, лежащих в обеспечение стратегии, включая законы второго уровня (подзаконные акты), необходима также актуализация нормативных документов в области проектирования портов непосредственно перед началом реализации стратегии.
- Скоординированное развитие инфраструктуры подходов к портам: требуется проведение детального согласования проектов Стратегии с развитием инфраструктуры железных дорог, автомобильных дорог, трубопроводов.
- План развития Северного морского пути: детальной проработки требуют планы модернизации арктических портов и создания новых перегрузочных комплексов.

## **VIII. Приложения**

## Термины и определения<sup>4</sup>

**Стратегическое планирование развития морских портов** – деятельность, направленная на определение целей развития морских портов как элемента единой транспортной системы, а также формирование комплексов мероприятий, направленных на достижение указанных целей.

**Прогнозирование развития морских портов** – деятельность по разработке научно-обоснованных представлений о направлениях и результатах развития морских портов, определению параметров развития, достижение которых обеспечивает реализацию основных целей и приоритетов развития морских портов.

**Морской порт** - под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта.

**Объекты инфраструктуры морского порта (морская портовая инфраструктура, портовое хозяйство)** - портовые гидротехнические сооружения, внутренние рейды, якорные стоянки, доки, буксиры, ледоколы и иные суда портового флота, средства навигационного оборудования и другие объекты навигационно-гидрографического обеспечения морских путей, системы управления движением судов, информационные системы, перегрузочное оборудование, железнодорожные и автомобильные подъездные пути, линии связи, устройства тепло-, газо-, водо- и электроснабжения, иные устройства, оборудование, инженерные коммуникации, склады, иные здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории морского порта и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, оказания услуг в морском порту, обеспечения в морском порту государственного контроля (надзора).

**Администрация порта** – структура, обладающая административно-властными и иными полномочиями в морских портах, установленными Федеральным законом о морских портах, другими федеральными законами и постановлениями Правительства Российской Федерации.

**Услуги в порту** - обслуживание судов, используемых в целях торгового мореплавания, обслуживание пассажиров, осуществление операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, лоцманские и прочие услуги, а также организация взаимодействия с другими видами транспорта.

**Оператор морского порта (стивидор)** – оператор морского терминала - транспортная организация, осуществляющая эксплуатацию морского терминала, операции с грузами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров.

**Грузовая база** – комплексная характеристика российских грузопотоков в направлении морских портов с распределением по установленной номенклатуре грузов и видам перевозок (экспорт, импорт, международный транзит, каботаж) с указанием районов их зарождения, назначения и портов перевалки.

**Производственные мощности морского порта** – суммарная мощность всех перегрузочных комплексов в том или ином морском порту.

**Морской терминал (причал, перегрузочный комплекс)** - портовое гидротехническое сооружение или совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров.

---

<sup>4</sup> Приведены в соответствии с Кодексом торгового мореплавания, Федеральным законом «О морских портах в Российской Федерации...», проектом закона «О государственном стратегическом планировании...»

**Динамика объемов переработки грузов, ввода портовых мощностей  
в морских портах СССР и России в период 1980 – 2012 гг.**

**Объем перевалки грузов в морских портах СССР в период 1980- 1990 гг., млн. тонн**

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1990
Объем перевалки грузов	392,6	416,9	435,2	449,7	456,0	435,4	403,4

**Объем перевалки грузов в морских портах России в период 1991- 2001 гг., млн. тонн**

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Объем перевалки грузов	122,5	115,0	113,0	111,0	129,8	134,0	140,0	135,9	161,7	182,2	205,6

**Объем перевалки грузов в морских портах России в период 2002-2012 гг., млн. тонн**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Объем перевалки грузов	260,9	288,3	364,0	407,0	420,7	451,0	455,2	496,4	526,0	535,5	567,1

**Прирост производственных мощностей морских портов России в период 2002-2012 гг., млн. тонн в год**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Увеличение производственных мощностей	143	181	219	250	270	295	304	370	394	402	454

**Динамика финансирования портовой инфраструктуры, млрд. руб.**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всего, в том числе:	7,3	6,4	15,0	24,0	40,0	27,3	52,8	44,8	48,7	47,1	44,1
Федеральный бюджет	0,4	0,4	1,5	2,8	6,2	4,5	8,7	11,1	10,5	12,3	16,9
Внебюджетные средства	6,9	6,0	13,5	21,2	33,8	22,8	44,1	33,7	38,2	34,8	27,2

**Целевые индикаторы реализации  
Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года**

Наименование показателя	Значения показателя					
	2015 прогноз		2020 прогноз		2030 прогноз	
	En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Задача 1. Увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры</b>						
Объем перевалки грузов в морских портах, всего млн. тонн	<b>637,7</b>	<b>683,6</b>	<b>832,8</b>	<b>915,1</b>	<b>1013,4</b>	<b>1196,1</b>
в том числе:						
1. Наливные	364,0	377,0	427,0	435,0	464,0	477,0
1.1. нефть сырая	226,0	235,0	255,0	258,0	260,0	265,0
1.2. нефтепродукты	116,0	120,0	120,0	125,0	122,0	130,0
1.3. прочие наливные	22,0	22,0	52,0	52,0	82,0	82,0
2. Сухогрузы	273,7	306,6	405,8	480,1	549,4	719,1
2.1. Навалочные	122,8	146,0	166,3	198,5	234,1	296,9
2.1.1. уголь и кокс	90,2	110,0	100,7	115,4	136,0	166,0
2.1.2. руды и концентраты	10,9	11,5	24,5	29,8	32,2	39,2
2.1.3. химические (минеральные удобрения)	12,8	14,5	29,0	35,1	51,4	60,7
2.1.4. сахар	2,4	3,0	2,7	4,1	3,7	6,5
2.1.5. прочие навалочные	6,5	7,0	9,4	14,1	10,8	24,5
2.2. Зерно	24,6	28,1	34,2	39,9	37,6	46,0
2.3. Лесные	8,1	9,5	12,3	17,8	21,0	27,5
2.4. Генеральные	118,2	123,0	193,0	223,9	256,7	348,7
2.4.1. металлы не в деле	33,6	34,0	51,2	55,0	67,8	85,1
2.4.2. машины и оборудование	4,5	5,0	6,9	8,2	7,0	12,4
2.4.3. скоропортящиеся	5,5	6,0	8,2	10,9	8,2	15,1
2.4.4. контейнеры	48,3	50,5	90,5	106,8	135,5	183,0
2.4.5. паромы	12,4	13,0	18,0	23,9	19,2	29,7
2.4.6. прочие	13,9	14,5	18,2	19,1	19,0	23,4
Объем портовых мощностей, всего млн. тонн	981,1	1000,6	1224,7	1472,5	1410,5	1696,5
Коэффициент использования перегрузочных комплексов, в долях от единицы	0,63	0,66	0,68	0,64	0,71	0,74

Наименование показателя	Значения показателя					
	2015 прогноз		2020 прогноз		2030 прогноз	
	En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Задача 2. Обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта</b>						
Уровень охвата морских портов и подходов к ним береговыми системами обеспечения безопасности мореплавания, %;	60	60	80	80	100	100
средствами АСГ и ЛРН-готовности, %;	60	60	80	80	100	100
средствами по сбору и утилизации отходов, %;	60	60	80	80	100	100
<b>Задача 3. Создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов</b>						
Суммарная валовая вместимость судов, заходящих в морские порты (физическая величина, вход+выход), GT	193 150	229 039	249 655	258 841	296 470	
Соотношение портовых сборов на 1 тонну грузооборота морских портов, руб./тонн	30-35	35-40	40-45			
Доля российских внешнеторговых грузов, перерабатываемых в портах сопредельных государств (Украина, страны Балтии) в общем объеме грузов, перерабатываемых в портах России и сопредельных государств, %	9	5	4			
Соотношение бюджетных и внебюджетных источников в инвестициях в причалы и инфраструктуру, руб.	1/2	1/2,5	1/3			
<b>Задача 4. Совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства</b>						
Бюджетная эффективность государственных инвестиций в портовую инфраструктуру (внутренняя норма доходности бюджетных вложений), %	30	30	30			

## Прогноз грузовой базы российских портов на период до 2015-2020-2030 года в распределении по бассейнам

Таблица А. Энерго-сырьевой (консервативный) вариант

	Всего				в том числе по бассейнам:																			
					Балтийский				Азово-Черноморский				Каспийский				Арктический				Дальневосточный			
	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030
<b>ВСЕГО, в том числе:</b>	<b>567,1</b>	<b>637,7</b>	<b>832,8</b>	<b>1013,4</b>	<b>207,2</b>	<b>223,8</b>	<b>271,3</b>	<b>332,4</b>	<b>176,7</b>	<b>195,1</b>	<b>257,8</b>	<b>289,1</b>	<b>10,0</b>	<b>14,3</b>	<b>22,5</b>	<b>23,9</b>	<b>38,7</b>	<b>50,1</b>	<b>95,4</b>	<b>133,3</b>	<b>134,4</b>	<b>154,4</b>	<b>185,8</b>	<b>234,7</b>
<b>Наливные</b>	<b>315,3</b>	<b>364,0</b>	<b>427,0</b>	<b>464,0</b>	<b>131,8</b>	<b>142,3</b>	<b>150,8</b>	<b>158,3</b>	<b>107,5</b>	<b>125,1</b>	<b>140,1</b>	<b>141,7</b>	<b>5,4</b>	<b>7,7</b>	<b>8,2</b>	<b>8,2</b>	<b>14,8</b>	<b>26,0</b>	<b>59,5</b>	<b>86,4</b>	<b>55,8</b>	<b>62,9</b>	<b>68,4</b>	<b>69,4</b>
1. Нефть сырая	198,4	226,0	255,0	260,0	83,6	84,0	93,5	95,0	75,3	83,4	96,9	98,0	4,4	6,6	6,6	6,6	6,2	17,0	22,0	25,0	28,9	35,0	36,0	35,4
2. нефтепродукты	114,1	116,0	120,0	122,0	47,8	51,0	52,0	53,0	29,8	37,1	38,2	38,5	1,0	1,0	1,5	1,5	8,6	9,0	9,5	10,0	26,9	17,9	18,8	19,0
3. Прочие	2,8	22,0	52,0	82,0	0,4	7,3	5,3	10,3	2,4	4,6	5,0	5,2	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	28,0	51,4	0,0	10,0	13,6	15,0
<b>Сухогрузы</b>	<b>251,8</b>	<b>273,7</b>	<b>405,8</b>	<b>549,4</b>	<b>75,4</b>	<b>81,5</b>	<b>120,5</b>	<b>174,1</b>	<b>69,4</b>	<b>70,0</b>	<b>117,7</b>	<b>147,4</b>	<b>4,6</b>	<b>6,6</b>	<b>14,3</b>	<b>15,7</b>	<b>23,9</b>	<b>24,1</b>	<b>35,9</b>	<b>46,9</b>	<b>78,5</b>	<b>91,5</b>	<b>117,4</b>	<b>165,3</b>
1. Навалочные	116,4	122,8	166,3	234,1	28,5	27,2	38,2	55,8	18,1	18,5	34,6	46,6	0,4	0,9	0,9	1,0	18,7	17,8	25,6	35,0	50,7	58,4	67,0	95,7
уголь и кокс	89,3	90,2	100,7	136,0	19,7	16,6	14,9	18,4	7,6	8,3	10,0	15,0	0,2	0,8	0,8	0,9	13,6	11,9	16,2	25,4	48,2	52,6	58,8	76,3
руды и концентраты	7,2	10,9	24,5	32,2	0,8	1,7	5,0	9,7	1,8	2,0	9,9	8,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	3,6	3,9	4,0	1,6	3,6	5,7	10,4
химические (минеральные удобрения)	10,4	12,8	29,0	51,4	5,6	6,8	15,7	25,1	2,8	3,1	8,8	15,6	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0	3,5	3,5	0,0	0,9	1,0	7,2
сахар	0,7	2,4	2,7	3,7	0,0	0,1	0,1	0,1	0,7	2,1	2,4	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2
прочие навалочные	8,8	6,5	9,4	10,8	2,4	2,0	2,5	2,5	5,2	3,0	3,5	4,5	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	2,0	2,1	0,9	1,1	1,3	1,6
2. Зерно	24,0	24,6	34,2	37,6	1,2	1,9	2,0	2,0	22,1	22,3	29,7	33,1	0,7	0,3	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	2,1	2,1
3. Лесные	5,9	8,1	12,3	21,0	0,5	0,9	2,3	2,7	0,9	1,4	1,9	3,0	0,4	0,6	0,6	0,7	0,9	1,0	1,0	1,0	3,2	4,2	6,5	13,6
4. Генеральные	105,5	118,2	193,0	256,7	45,2	51,5	78,0	113,6	28,3	27,8	51,5	64,7	3,1	4,8	12,4	13,6	4,3	5,3	9,3	10,9	24,6	28,8	41,8	53,9
металлы не в деле	33,5	33,6	51,2	67,8	10,4	10,2	13,7	20,4	12,6	11,8	17,5	25,4	2,4	3,0	6,3	6,4	1,2	1,5	2,3	2,6	6,9	7,1	11,4	13,0
машины и оборудование	5,9	4,5	6,9	7,0	0,8	2,4	3,7	3,7	3,3	1,1	2,1	2,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,3	0,0	0,0	0,0	1,3	0,9	1,0	1,1
скоропортящиеся контейнеры	3,9	5,5	8,2	8,2	2,1	3,1	5,5	5,5	0,4	0,7	0,8	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,4	0,5	0,5	1,1	1,3	1,4	1,4
паромы	8,3	12,4	18,0	19,2	2,8	5,2	6,2	6,3	2,8	3,6	6,7	7,9	0,0	0,3	1,6	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	3,3	3,5	3,4
прочие	11,2	13,9	18,2	19,0	4,4	4,6	5,3	5,6	3,1	3,8	6,0	6,2	0,5	0,4	0,4	0,4	0,8	1,4	2,1	2,4	2,4	3,7	4,4	4,4

**Таблица Б. Инновационный вариант**

	Всего				в том числе по бассейнам:																			
					Балтийский				Азово-Черноморский				Каспийский				Арктический				Дальневосточный			
	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030
<b>ВСЕГО, в том числе:</b>	<b>567,1</b>	<b>683,6</b>	<b>915,1</b>	<b>1196,1</b>	<b>207,2</b>	<b>221,9</b>	<b>284,6</b>	<b>382,2</b>	<b>176,7</b>	<b>198,8</b>	<b>274,8</b>	<b>348,3</b>	<b>10,0</b>	<b>15,3</b>	<b>33,8</b>	<b>42,7</b>	<b>38,7</b>	<b>88,7</b>	<b>115,4</b>	<b>152,4</b>	<b>134,4</b>	<b>158,9</b>	<b>206,5</b>	<b>270,5</b>
<b>Наливные</b>	<b>315,3</b>	<b>377,0</b>	<b>435,0</b>	<b>477,0</b>	<b>131,8</b>	<b>140,1</b>	<b>146,6</b>	<b>150,3</b>	<b>107,5</b>	<b>117,8</b>	<b>136,1</b>	<b>145,6</b>	<b>5,4</b>	<b>7,4</b>	<b>13,8</b>	<b>14,3</b>	<b>14,8</b>	<b>55,9</b>	<b>81,1</b>	<b>108,1</b>	<b>55,8</b>	<b>55,8</b>	<b>57,4</b>	<b>58,7</b>
4. Нефть сырая	198,4	235,0	258,0	265,0	83,6	89,5	94,0	96,0	75,3	78,8	95,0	97,0	4,4	6,4	6,8	7,2	6,2	23,9	24,8	27,1	28,9	36,4	37,4	37,7
5. нефтепродукты	114,1	120,0	125,0	130,0	47,8	45,0	46,7	47,1	29,8	37,0	38,0	40,0	1,0	1,0	1,9	1,9	8,6	17,6	18,4	20,0	26,9	19,4	20,0	21,0
6. Прочие	2,8	22,0	52,0	82,0	0,4	5,6	5,9	7,2	2,4	2,0	3,1	8,6	0,0	0,0	5,1	5,2	0,0	14,4	37,9	61,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Сухогрузы</b>	<b>251,8</b>	<b>306,6</b>	<b>480,1</b>	<b>719,1</b>	<b>75,4</b>	<b>81,8</b>	<b>138,0</b>	<b>231,9</b>	<b>69,4</b>	<b>81,0</b>	<b>138,7</b>	<b>202,7</b>	<b>4,6</b>	<b>7,9</b>	<b>20,0</b>	<b>28,4</b>	<b>23,9</b>	<b>32,8</b>	<b>34,3</b>	<b>44,3</b>	<b>78,5</b>	<b>103,1</b>	<b>149,1</b>	<b>211,8</b>
1. Навалочные	116,4	146,0	198,5	296,9	28,5	30,8	47,6	76,2	18,1	22,2	42,0	67,0	0,4	1,0	4,2	4,3	18,7	26,4	24,9	31,3	50,7	65,6	79,8	118,1
уголь и кокс	89,3	110,0	115,4	166,0	19,7	20,0	18,3	25,1	7,6	9,9	12,4	20,6	0,2	0,8	1,0	0,9	13,6	20,0	14,5	20,5	48,2	59,3	69,2	98,9
руды и концентраты	7,2	11,5	29,8	39,2	0,8	1,8	3,5	11,6	1,8	2,2	12,0	9,7	0,0	0,0	3,0	3,0	3,0	3,7	4,2	4,5	1,6	3,8	7,1	10,4
химические (минеральные удобрения)	10,4	14,5	35,1	60,7	5,6	7,0	21,1	32,1	2,8	3,5	5,9	15,9	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	2,5	5,9	5,9	0,0	1,5	2,2	6,8
сахар	0,7	3,0	4,1	6,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	2,8	3,9	6,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,3
прочие навалочные	8,8	7,0	14,1	24,5	2,4	2,0	4,7	7,4	5,2	3,8	7,8	14,6	0,2	0,2	0,2	0,4	0,1	0,2	0,3	0,4	0,9	0,8	1,1	1,7
2. Зерно	24,0	28,1	39,9	46,0	1,2	1,6	2,0	3,3	22,1	26,1	37,3	40,9	0,7	0,3	0,5	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,4
3. Лесные	5,9	9,5	17,8	27,5	0,5	0,8	1,3	3,1	0,9	1,9	3,6	5,3	0,4	0,8	1,2	1,5	0,9	0,9	1,5	2,1	3,2	5,1	10,2	15,5
4. Генеральные	105,5	123,0	223,9	348,7	45,2	48,6	87,1	149,3	28,3	30,8	55,8	89,5	3,1	5,8	14,1	21,2	4,3	5,5	7,9	10,9	24,6	32,3	59,0	77,8
металлы не в деле	33,5	34,0	55,0	85,1	10,4	10,2	14,5	30,2	12,6	12,2	16,7	27,3	2,4	3,0	7,3	7,2	1,2	1,5	1,9	2,4	6,9	7,1	14,6	18,0
машины и оборудование	5,9	5,0	8,2	12,4	0,8	2,5	1,3	2,5	3,3	1,2	4,8	6,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,1	0,1	0,2	1,3	1,0	1,8	3,2
скоропортящиеся контейнеры	3,9	6,0	10,9	15,1	2,1	3,5	6,1	9,1	0,4	0,5	0,6	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,4	0,4	0,4	1,1	1,6	3,8	4,9
паромы	8,3	13,0	23,9	29,7	2,8	1,8	2,3	4,2	2,8	5,1	10,8	16,3	0,0	0,3	1,4	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	5,8	9,4	5,8
прочие	11,2	14,5	19,1	23,4	4,4	4,6	5,4	5,4	3,1	3,8	4,3	7,0	0,5	0,8	2,2	3,0	0,8	1,5	2,5	3,0	2,4	3,8	4,7	5,0

## **Анализ изменения основных номенклатурных позиций наливных грузов**

### **Нефть сырая**

В период до 2030 г. углеводороды останутся основным источником топлива в мире.

Мировой спрос на нефть к 2030 г. увеличится в 1,3 раза, при этом спрос в странах Европы возрастет на 7%, Японии – на 25%, Китае – в 1,8 раза, Индии – в 2,3 раза.

Добыча нефти опережающими темпами увеличится в странах ОПЕК – в 1,3 раза. Страны ОПЕК обладают 77% мировых запасов, а добывают 41% нефти в мире.

Крупнейшими мировыми запасами нефти обладает Саудовская Аравия – 36,3 млрд. тонн. Второе место занимает Венесуэла – 30,4 млрд. тонн. Россия по запасам нефти находится на восьмом месте в мире. Ее запасы на 01.01.2010 г. оцениваются в 10,16 млрд. тонн.

В то же время по добыче нефти Россия занимает одно из лидирующих мест в мире.

В 2012 г. в Российской Федерации было добыто 518 млн. тонн нефти. Второе и третье места распределяются между Саудовской Аравией и США.

Самым крупным потребителем нефти в мире являются США. В 2010 г. их потребление составило 850 млн. тонн. Доля США в глобальном потреблении составляет одну четвертую. Пик потребления нефти в США приходился на 2004, 2005 годы – 950 млн. тонн ежегодно. На втором месте по потреблению нефти находятся страны ЕС – 662,5 млн. тонн. Среди государств ЕС выделяются Германия, Франция, Испания, Великобритания, Италия.

На третьей позиции находится Китай с бурно развивающейся экономикой – 428 млн. тонн.

Четвертое место за Японией – 201,6 млн. тонн, пятое – Индией – 155,5 млн. тонн.

Россия на современном этапе занимает шестое место и потребляет приблизительно 148,0 млн. тонн нефти в год.

По данным Международного энергетического агентства (МЭА) объемы мирового производства нефти и нефтепродуктов к 2035 г. вырастут почти в полтора раза и составят около 135 бар/сутки при условии, если политика большинства стран не претерпит существенных изменений.

При условии выбора курса, направленного на улучшение экологии и сокращение вредных выбросов углекислого газа мировое производство нефти в 2035 г. может уменьшиться и составить около 81 бар/сутки, пройдя пиковое значение в 2020 г. – 88 бар/сутки.

Согласно прогнозам МЭА в период до 2030 г. увеличат потребление нефти, нефтепродуктов Южная и Центральная Америка, Ближний Восток, Африка и страны Азиатско - Тихоокеанского региона (АТР). Ожидается, что Северная Америка, Европа, Евразия сократят потребление нефти и нефтепродуктов.

За последние десятилетия многие страны взяли курс на развитие собственной нефтедобычи и экспорт нефти.

Крупнейшими экспортерами сырой нефти в мире выступают страны Среднего и Ближнего Востока. На эти страны в 2010 г. приходилось 44,2% (828,7 млн. тонн) мирового экспорта нефти, страны бывшего СССР – 17,0% (318 млн. тонн), Западную Африку – 11,8% (221,2 млн. тонн), Южную и Центральную Америку – 7,0% (131,2 млн. тонн). Всего экспорт сырой нефти в мире достиг 1875,8 млн. тонн.

Крупнейшими импортерами нефти являются европейские государства. Европа потребляет 24,8% суммарного мирового импорта нефти, США – 24,3%, Китай – 12,5%, Япония – 9,9%, Индия – 8,6%, страны Азиатско - Тихоокеанского региона – 14,1%.

Кроме того, в настоящее время среди стран – экспортеров нефти оказались страны, обладающие ограниченными нефтяными запасами, такие, как Сингапур, некоторые страны Европы и др.

Соответственно распределению запасов и добычи нефти, расположению нефтеперерабатывающих заводов, потреблению нефти по регионам и странам, осуществляется ее транспортировка.

Основные экспортеры и импортеры нефти и нефтепродуктов находятся на разных континентах и осуществляют перевозки этих грузов морским путем.

Страны Америки поставляют нефть морем в США, Европу, Китай и др. страны Азии. Страны Ближнего Востока – в Америку, Европу, Китай и страны АТР.

Для развитых стран характерен большой объем морского импорта нефти (2009 г. – 1150 млн. тонн).

Развивающиеся страны и страны с переходной экономикой выступают в качестве поставщиков сырой нефти для развитых стран.

Среди всех стран наибольшие объемы морских перевозок нефти и нефтепродуктов в настоящее время генерируют государства Азии, в том числе Китай. Эти страны не только поставляют нефть и нефтепродукты на мировой рынок, но и сами закупают эти товары. Государства Азии экспортировали морем 899 млн. тонн сырой нефти, одновременно импортировали 604 млн. тонн нефти.

В целом, основной объем международных морских перевозок нефти и нефтепродуктов обеспечивают развитые страны и активно развивающиеся государства Азии.

Объем международных морских экспортно-импортных перевозок нефти и нефтепродуктов составляет для развитых стран – свыше 2150 млн. тонн, для развивающихся – свыше 2170 млн. тонн.

Топливо-энергетический комплекс (ТЭК) России включает нефтедобывающую, нефтеперерабатывающую, газовую, угольную промышленность, электроэнергетику, системы магистрального трубопроводного и электронного транспорта энергоносителей и соответствующие структурные формирования упомянутых отраслей.

Россия обладает одним из самых больших в мире потенциалов топливно-энергетических ресурсов (ТЭР). В стране сосредоточено 14% мировых разведанных запасов нефти, 34% запасов природного газа, около 20% разведанных запасов каменного и 32% запасов бурого угля.

Ежегодное производство первичных энергоресурсов в России составляет более 12% от общего мирового производства. Страна активно участвует в международной торговле энергоресурсами. В последние годы рост добычи и производства первичных ТЭР в России существенно опережал рост их внутреннего потребления.

Начиная с 1999 – 2000 гг. добыча нефти в России быстро росла и обеспечила самый высокий прирост мировой добычи. По данным Росстата в России в 2011 г. было добыто 509 млн. тонн нефти с газовым конденсатом (2000 г. – 323,5 млн. тонн, 2005 г. – 470 млн. тонн, 2010 г. – 505млн. тонн). В 2008 г. наметилась тенденция к снижению добычи нефти в стране. Однако, принятые меры: создание инфраструктуры «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО) и применение льготной ставки экспортной пошлины позволили ввести в эксплуатацию Ванкорское, Талканское и Верхнечонское месторождения нефти, после чего добыча нефти в России опять начала расти.

В Приволжском округе рост добычи нефти был обусловлен льготой по НДС (налог на добычу полезных ископаемых).

В Дальневосточном регионе рост добычи был обусловлен вводом СРП5 (соглашение о разделе продукции) по проектам «Сахалин-1» и «Сахалин-2».

Развитие восточносибирских месторождений было обусловлено льготной экспортной пошлиной. Некоторое снижение добычи нефти демонстрировали традиционные регионы нефтедобычи, особенно в Ханты – Мансийском автономном округе.

Благодаря своей минерально-сырьевой базе Российская Федерация является крупнейшим мировым производителем нефти, на долю которой приходится около 11,3% от уровня мировой добычи.

В целом по России запасы промышленных категорий могут обеспечить современный уровень добычи нефти на ближайшие 40 лет.

В разработанной Минпромэнерго Генеральной схеме развития нефтяной промышленности с учетом Энергетической стратегии России на период до 2030 года, представлен прогноз добычи нефти в Российской Федерации на 2020 г.: 395 млн. тонн (инерционный), 505 млн. тонн (целевой) и 547 млн. тонн (максимальный).

В 2012 г. Россия экспортировала на внешний рынок 240 млн.тонн сырой нефти (2011 г. - 244 млн. тонн, 2010 г. – 251 млн. тонн). Прогноз экспорта российской нефти на 2020 г. – 270 млн. тонн. При падении средних контрактных цен на нефть

---

<sup>5</sup> СРП – один из механизмов привлечения долгосрочных отечественных и иностранных инвестиций в российскую экономику.

стоимостной объем ее экспорта может уменьшаться, а количественный (в тоннах) – увеличиваться.

Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года уточняет эти цифры следующим образом. Добыча нефти стабилизируется на уровне 512-517 млн.тонн. К 2020 году добыча нефти составит 515 млн.тонн. Выход новых крупных месторождений на проектную мощность на некоторое время приостановит тенденцию стабилизации и в 2022 году возможно увеличение добычи нефти до 517 млн.тонн. Однако к 2030 году добыча нефти снизится до 512 млн.тонн, что связано с переходом на позднюю стадию эксплуатации основных месторождений, введенных в 2016-2018 годах. Доля экспортируемой нефти составит около 48%, или 247 млн.тонн. В сценарии с низкими ценами на нефть объем добычи нефти сократится до 473 млн.тонн в 2020 году и до 420 млн.тонн в 2030 году. Снижение мирового спроса на нефть приведет к снижению экспортных поставок нефти на 23 млн.тонн в 2020 году и на 58 млн.тонн в 2030 году к уровню 2011 года. В сценарии с высокими ценами на нефть добыча нефти в 2020 году возрастет до 524 млн.тонн и к 2030 году достигнет 535 млн.тонн. Экспорт нефти к 2020 году возрастет до 259 млн.тонн, к 2030 году – до 264 млн.тонн. Доля нефти, поставляемой на экспорт, в 2020-2030 гг. стабилизируется на уровне 49% от объема добычи.

В Энергетической стратегии Российской Федерации до 2030 г. предусмотрено увеличение экспорта нефти в восточном направлении с 6% до 25%.

На наливные грузы в 2012 г. приходилось около 55% от общего объема перевалки грузов внешней торговли в морских портах России. К 2030 г. ожидается уменьшение доли налива до 40-45,4% за счет сокращения общего объема экспорта российской нефти и нефтепродуктов на внешний рынок.

Представленный в данной работе прогноз объемов перевалки наливных грузов в морских портах России на перспективу учитывает намечаемые изменения в экономике России, в том числе в Топливо–энергетическом комплексе.

В Указе Президента Российской Федерации В.В. Путина «О долгосрочной государственной экономической политике» подчеркнута необходимость ускорения социально – экономического развития Сибири и Дальнего Востока, в том числе за счет развития транспортных связей с труднодоступными территориями.

В прогнозе по наливным грузам учтены:

- сдвиги в размещении производства на территории страны и развитие новых центров ТЭК России;
- существующая в стране стратегия, определяющая преимущественную эксплуатацию сырьевых ресурсов Севера, Сибири и Дальнего Востока;
- рост экспортного потенциала России в связи с реализацией перспективных проектов в сфере Топливо–энергетического комплекса;
- рост производственной мощности российских морских портов по наливным грузам в ходе реализации мероприятий подпрограмм «Морской транспорт» и «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»;
- рост спроса на российскую нефть со стороны стран Азиатско-Тихоокеанского региона;
- тенденции в развитии международной торговли нефтью, в частности, стран ОПЕК, характеризующиеся соблюдением строгих квот на добычу и поставку нефти на мировой рынок.

Увеличение внешнеторговых перевозок сырой нефти через морские порты России на перспективу, по сравнению с настоящим периодом, в значительной степени прогнозируется за счет:

- транзитных перевозок сырой нефти, поступающей по трубопроводу Каспийского трубопроводного консорциума (КТК), от Тенгиза (Казахстан) до Ю. Озереевки (п. Новороссийск);
- увеличения в западном направлении морского экспорта сырой нефти, поступающей в п. Усть-Луга по Балтийской трубопроводной системе – БТС-2;
- увеличения в восточном направлении морского экспорта нефти, поступающей в спецморнефтепорт «Козьмино» по трубопроводу «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО) и Де-Кастри с Сахалина;
- за счет нефти с нового месторождения им. Корчагина в северной части российского сектора Каспия.

При распределении прогнозируемых потоков наливных грузов на бассейнах учитывались реальные возможности по вводу новых мощностей для перевалки наливных грузов в морских портах России.

Данные, характеризующие объемы перевалки сырой нефти за 2012 г. и на период до 2030 г., в распределении по видам перевозок и морским бассейнам, представлены в таблице П1.

Согласно прогнозу, в период до 2030 г. ожидается перераспределение грузопотоков сырой нефти в сторону увеличения долей Арктического и Дальневосточного бассейнов.

Ожидается, что доля Арктического бассейна в общем объеме перевалки сырой нефти на экспорт в перспективе увеличится.

Таблица П1

Распределение объемов перевалки сырой нефти по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г.

млн. т

Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Всего</b>	<b>198,4</b>	<b>226,0</b>	<b>235,0</b>	<b>255,0</b>	<b>258,0</b>	<b>260,0</b>	<b>265,0</b>
в том числе							
Арктический	6,2	17,0	23,9	22,0	24,8	25,0	27,1
Балтийский	83,6	84,0	89,5	93,5	94,0	95,0	96,0
Азово-Черноморский	75,3	83,4	78,8	96,9	95,0	98,0	97,0
Каспийский	4,4	6,6	6,4	6,6	6,8	6,6	7,2
Дальневосточный	28,9	35,0	36,4	36,0	37,4	35,4	37,7
<b>Экспорт</b>	<b>191,6</b>	<b>214,0</b>	<b>218,8</b>	<b>236,9</b>	<b>234,4</b>	<b>237,7</b>	<b>237,8</b>
в том числе							
Арктический	2,6	5,2	7,9	7,8	6,8	7,5	6,5
Балтийский	83,6	84,0	89,5	94,1	105,4	90,7	96,9
Азово-Черноморский	72,9	83,4	78,8	97,5	84,8	98,7	83,4
Каспийский	3,6	6,4	6,2	1,9	0,9	1,9	0,9
Дальневосточный	28,9	35,0	36,4	35,6	36,5	39,0	50,1
<b>Импорт</b>	<b>2,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>4,4</b>	<b>9,0</b>	<b>4,2</b>	<b>12,3</b>
в том числе							
Арктический	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Балтийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каспийский	0,0	0,2	0,2	4,4	9,0	4,2	12,3
Дальневосточный	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Каботаж</b>	<b>4,4</b>	<b>11,8</b>	<b>16,0</b>	<b>13,7</b>	<b>14,5</b>	<b>18,0</b>	<b>14,9</b>
в том числе							
Арктический	3,6	11,8	16,0	13,6	14,5	17,9	14,9
Балтийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каспийский	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Доля Балтийского бассейна в общем объеме перевалки нефти на экспорт морскими портами России составила в 2012 г. около 42%, в перспективе доля бассейна будет на уровне 36%.

Высокая доля бассейна в морском экспорте сырой нефти обеспечивается за счет грузооборота п. Приморск (2012 г. – 74,8 млн. тонн), в который нефть поступает по Балтийской трубопроводной системе–1 (БТС-1) с месторождений Севера России. К 2015 г. и в дальнейшей перспективе увеличение объемов перевалки нефти на бассейне прогнозируется за счет поступлений нефти по Балтийской трубопроводной системе–2

(БТС-2) в п. Усть-Луга. БТС-2 необходима для обеспечения независимости российских нефтяных компаний от стран-транзитеров нефти (в обход нефтепровода «Дружба»).

В 2012 году введен в промышленную эксплуатацию нефтеналивной терминал в конечной точке Балтийской трубопроводной системы – порту «Усть-Луга». Проектная мощность терминала 30 млн. тонн нефти в год.

Доля Черноморского бассейна в общем объеме перевалки российской нефти на экспорт составляла в 2012 г. около 40%. Основным портом данного бассейна, перегружающим нефть, является Новороссийск. Доля данного порта в перевалке нефти на бассейне находится на уровне 80%.

Объем перевалки российской нефти на экспорт, через Новороссийск, увеличится к 2030 г. почти на 25 млн. тонн, за счет роста поступлений нефти по трубопроводу КТК от Тенгиза (Казахстан) в Ю. Озереевку (Новороссийск) и за счет увеличения пропускной способности терминала «Шесхарис» - с 50 млн. тонн до 65 млн. тонн в год. В рамках проекта «Реконструкция нефтеналивного терминала «Шесхарис» проводились работы по реконструкции, капитальному ремонту нефтяного терминала и модернизации используемого на нем оборудования, строительству дополнительной грузовой площадки.

Кроме Новороссийска сырую нефть на бассейне перегружает п. Туапсе (2012 г. – 0,74 млн. тонн, 2030 г. – 5,0 млн. тонн).

Доля Дальневосточного бассейна в общем объеме перевалки российской сырой нефти на экспорт увеличится с 15% в 2012 г. до 16-20% к 2030 г.

Ожидаемый рост объемов перевалки сырой нефти в морских портах Дальнего Востока обусловлен освоением месторождений острова Сахалин, а также строительством трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО) с доведением мощности к 2025 г. до 50 млн. тонн в год.

Первая очередь ВСТО: «Тайшет – Сковородино».

Вторая очередь: «Сковородино – б. Козьмина»

Первые отгрузки нефти в спецморнефтепорт «Козьмино» начались в январе 2010г. Второй этап проекта ВСТО предусматривает соответствующее увеличение мощности построенного участка г.Тайшет - г. Сковородино до 30 млн. тонн нефти в год (с перспективой до 50 млн.тонн в год - расширение ВСТО-1). Общий срок реализации 2-й очереди терминала 2011-2012 годы. Однако в настоящее время дополнительно прорабатываются мероприятия реализации проекта по объектам берегоукрепления и дноуглубления. Обработка судов вместимостью 120 тыс. тонн и осадкой не более 14,9 м. осуществляется по разрешению капитана порта.

В 2011 г. спецморнефтепорт «Козьмино» перегрузил 15,2 млн. тонн нефти, в 2012 г. – 16,3 млн. тонн нефти на экспорт, прогноз на 2030 г. предусматривает отгрузку 25,0 млн. тонн. Доля данного порта в перевалке нефти на бассейне увеличится с 53,0% в 2011 г. до 64,0% в 2030 г.

Кроме п. Козьмино (Восточный), нефть на экспорт перегружают в п. Де-Кастри (Ванино) (2012 г. – 7,1 млн. тонн, 2030 г. – 10,00 млн. тонн) и Пригородное (Сахалин) (2012 г. – 5,5 млн. тонн, 2030 г. – 6,5 млн. тонн).

В целом, объем перевалки сырой нефти на экспорт морскими портами Дальнего Востока увеличится с 28,9 млн. тонн в 2012 г. до 39,0-50,1 млн. тонн в 2030 г.

Около 38% нефти на экспорт, перегружаемой портами Дальнего Востока, идет в США и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, преимущественно в Японию – 23%, а также в Таиланд, Ю. Корею и Китай, приблизительно по 8%.

В целом, объем перевалки сырой нефти на экспорт в морских портах России возрастет с 191,6 млн. тонн в 2012 г. до 238,0 млн. тонн в 2030 г., или в 1,2 раза.

Основные потоки сырой нефти для дальнейшего отправления на экспорт поступают в морские порты России из Западно-Сибирского, Северо-Кавказского, Поволжского экономических районов.

В дальнейшем, прогнозируется усиление роли Восточно-Сибирского экономического района.

## **Нефтепродукты**

Крупнейшие нефтеперерабатывающие заводы в порядке убывания мощностей находятся в США, Китае, России, Японии, Индии, Южной Корее, Италии, Германии, Саудовской Аравии и Бразилии.

Крупнейшими экспортерами нефтепродуктов на мировой рынок являются страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), Среднего и Ближнего Востока, Сингапур, Индия, Южная и Центральная Америка.

Главными импортерами нефтепродуктов также являются страны Азиатско-Тихоокеанского региона (в частности, Китай, Япония). Кроме государств АТР импортерами нефтепродуктов выступают Европа, Южная и Центральная Америка, в том числе США.

Страны Европы закупают основной объем нефтепродуктов у России и др. стран бывшего СССР. Китай осуществляет закупки нефтепродуктов преимущественно в странах Ближнего Востока, бывшего СССР, Южной и Центральной Америки. Япония, Индия, Сингапур основные объемы продукции нефтепереработки завозят из стран Ближнего Востока.

Некоторые страны, импортируя сырую нефть в больших объемах, продают продукты ее переработки. По такому пути идут США, Канада, Япония, Сингапур, Индия и др.

Для развитых стран характерен высокий объем морского импорта нефтепродуктов (около 530 млн. тонн).

Развивающиеся страны и страны с переходной экономикой и экспортируют и импортируют нефтепродукты. При этом объемы импорта нефтепродуктов по всем развивающимся странам в целом (свыше 720 млн. тонн) превышают объемы экспорта нефтепродуктов (около 530 млн. тонн).

Развивающиеся страны, продавая сырую нефть, закупают продукцию нефтепереработки высоких переделов.

Государства Азии экспортируют больше нефтепродуктов (свыше 355 млн. тонн), чем импортируют (менее 315 млн. тонн).

Основной объем морских международных перевозок нефтепродуктов обеспечивают развитые страны и бурно развивающиеся страны Азии.

В настоящее время Россия располагает 28 крупными нефтеперерабатывающими заводами (НПЗ), из которых 16 НПЗ (134 млн. тонн) имеют глубину переработки нефти менее 70% и 12 НПЗ (102 млн. тонн) – 70% и более.

Большинство заводов в России построено в период с конца 40-х до начала 60-х годов XX века и к настоящему времени по уровню технологии переработки нефти устарели.

Недостаточная глубина переработки нефти приводит к производству нефтепродуктов низкого качества, с высоким содержанием серы. Это сдерживает экспорт российских нефтепродуктов, поскольку налоговая политика стран ЕС направлена на ограничение импорта нефтепродуктов с высоким содержанием серы. Вопрос повышения качества нефтепродуктов является для России актуальным, что особенно важно при вступлении в ВТО.

С учетом положений Энергетической стратегии России на период до 2030 года, Минэнерго разработало Генеральную схему развития нефтяной промышленности, которая предусматривает комплекс мер по повышению эффективности работы отрасли в сфере нефтепереработки:

- внедрение новых технологий, позволяющих перейти к производству высококачественных нефтепродуктов (светлых);
- увеличение объемов выпуска автобензинов категории выше второго и третьего классов, переход к выпуску автобензина, соответствующего стандарту «Евро-5»;
- производство дизельного топлива не ниже четвертого класса, переход в перспективе к выпуску дизтоплива высшей, пятой категории;
- переработка избыточного мазута в реактивное и дизельное топливо.

Реализация положений Генсхемы развития нефтяной промышленности позволит к 2020 г. достигнуть глубины переработки нефти до 85% при сохранении объемов переработки в 230 млн. тонн.

В конце 2011 г. между представителями государственных органов власти и ведущих нефтяных компаний, т. е. между 11-ю нефтегазовыми компаниями, с одной стороны, и Федеральной антимонопольной службой (ФАС), Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор), Федеральным

агентством по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт), с другой стороны, подписаны соглашения, в соответствии с которыми производители топлива взяли на себя обязательства постепенно перейти на производство более качественных нефтепродуктов. Крупнейшие компании планируют производство светлых нефтепродуктов к 2020 г. на уровне 154,3 млн. тонн.

Ведущие компании в установленные сроки должны произвести модернизацию нефтеперерабатывающих заводов и не менее 20% добытой нефти поставлять для производства нефтепродуктов.

В случае реализации всех заявленных проектов модернизации заводов будет обеспечен переход на выпуск нефтепродуктов, отвечающих экологическим стандартам качества Европейского уровня.

Будет увеличено производство бензина и дизельного топлива. Объем производимого в стране мазута уменьшится.

Несмотря на относительно низкое качество производимых нефтепродуктов, нефтеперерабатывающая отрасль России является экспортноориентированной.

В 2012 г. Россия экспортировала на мировой рынок свыше 138 млн. тонн, в 2011г. – 132,1 млн. тонн нефтепродуктов.

Основным продуктом нефтепереработки, экспортируемым за рубеж, является мазут. Около 70% экспортного мазута поставляется в страны Европы, которые, перерабатывая, превращают его в дизтопливо и бензин. Объемы российского экспорта мазута и дизтоплива находятся на уровне 40 и 50 млн. тонн, соответственно. Важным продуктом нефтепереработки является бензин, который экспортируется в меньших объемах, так как его производство лишь на 15% превышает спрос на внутреннем рынке России.

Учитывая намечаемые широкомасштабные прогрессивные сдвиги в нефтеперерабатывающей отрасли России, можно сделать вывод об увеличении в перспективе экспорта российских нефтепродуктов на внешний рынок, в том числе морским транспортом.

Поддержание объемов экспорта российских нефтепродуктов через отечественные морские порты в период до 2030 г. в значительной степени прогнозируется за счет увеличения

- общего объема выпуска нефтепродуктов с 2015г. в 1,5 раза;

- объема производства бензина и дизтоплива при уменьшении выпуска мазута;

- экспортных возможностей нефтеперерабатывающей отрасли с учетом строительства НПЗ «Танеко» мощностью 14 млн. тонн в год, Восточного НКК (Роснефть), Грозненского НПЗ, Киришского НПЗ;

- экспорта дизтоплива, бензина в связи с ростом спроса на них со стороны импортеров нефтепродуктов из-за улучшения их качества (переход на Евростандарты);

В период до 2020 г. основным продуктом нефтепереработки, экспортируемым Россией на мировой рынок в значительных объемах, будет дизтопливо (36 - 40 млн. тонн).

Данные, характеризующие объемы перевалки нефтепродуктов в морских портах России по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г., представлены в таблице П2.

Доля нефтепродуктов в общем объеме морского экспорта наливных грузов через порты России составила в 2012 г. 43%.

В 2012 г. объем перевалки нефтепродуктов на экспорт в морских портах России составил 105,6 млн. тонн, ожидается, что к 2030 г. он достигнет 113-123 млн. тонн или вырастет в 1,1-1,2 раза.

Доля портов Арктического бассейна в объеме перевозок нефтепродуктов морским транспортом возрастет с 7% в 2012 г. до 8-15% в 2030 г. при увеличении абсолютного объема перевалки нефтепродуктов на бассейне.

Основными портами, перегружающими нефтепродукты, являются порты Мурманск (2012 г. – 2,4 млн. тонн), Витино (3,8 млн. тонн). В перспективе в период до 2030 г. п. Мурманск, включая п. Витино, будет перегружать приблизительно 10 млн. тонн нефтепродуктов на экспорт. Порт Архангельск перевалил в 2012 г. 2,3 млн. тонн нефтепродуктов.

Таблица П2

Распределение объемов перевалки нефтепродуктов  
по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г.

млн. т

Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Всего</b>	<b>115,6</b>	<b>116,0</b>	<b>120,0</b>	<b>120,0</b>	<b>125,0</b>	<b>122,0</b>	<b>130,0</b>
в том числе							
Арктический	8,6	9,0	17,6	9,5	18,4	10,0	20,0
Балтийский	47,3	51,0	45,0	52,0	46,7	53,0	47,1
Азово-Черноморский	29,8	37,1	37,0	38,2	38,0	38,5	40,0
Каспийский	1,0	1,0	1,0	1,5	1,9	1,5	1,9
Дальневосточный	28,9	17,9	19,4	18,8	20,0	19,0	21,0
<b>Экспорт</b>	<b>105,6</b>	<b>108,4</b>	<b>113,1</b>	<b>112,0</b>	<b>119,4</b>	<b>112,8</b>	<b>123,3</b>
в том числе							
Арктический	8,2	8,5	15,8	11,1	27,1	11,1	28,0
Балтийский	47,3	50,0	44,9	50,5	43,0	50,6	44,3
Азово-Черноморский	28,8	36,0	32,3	35,6	33,1	35,7	34,0
Каспийский	0,99	1,0	1,1	1,4	1,1	1,4	1,1
Дальневосточный	20,4	12,9	19,1	13,4	15,1	13,9	16,0
<b>Импорт</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>
в том числе							
Арктический	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Балтийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
<b>Каботаж</b>	<b>8,5</b>	<b>7,5</b>	<b>6,2</b>	<b>7,9</b>	<b>5,1</b>	<b>9,1</b>	<b>5,7</b>
в том числе							
Арктический	0,5	0,5	0,4	0,6	0,3	1,0	0,3
Балтийский	0,5	1,0	0,6	1,3	0,5	1,5	0,6
Азово-Черноморский	1,0	1,1	0,9	1,1	0,8	1,4	0,9
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	6,5	4,9	4,3	5,0	3,5	5,2	3,9

Доля портов Балтийского бассейна в объеме перевозок нефтепродуктов морским транспортом уменьшится с 45% в 2012 г. до 36-43% в 2030 г. при увеличении абсолютного объема перевалки нефтепродуктов на бассейне.

Основными портами бассейна, перегружающими нефтепродукты на экспорт, являются: Санкт-Петербург (2012 г. – 14,0 млн. тонн), Калининград (4,3 млн. тонн), Высоцк (10,3 млн. тонн), Усть-Луга (12,6 млн. тонн), Приморск (6,5 млн. тонн).

Доля портов Черноморского бассейна в 2030 г. останется на уровне 2012 г. – 26%. При увеличении абсолютного объема перевалки нефтепродуктов на бассейне на 10,2 млн. тонн.

Основными портами бассейна, перегружающими нефтепродукты на экспорт, являются: Новороссийск (2012 г. – 12,0 млн. тонн), Туапсе (9,4 млн. тонн), Кавказ (3,8 млн.тонн), Ростов-на-Дону (1,8 млн.тонн), Таганрог (1,6 млн.тонн).

Доля портов Каспийского бассейна в перевалке нефтепродуктов является незначительной и составляет менее 1%.

Доля портов Дальневосточного бассейна в объеме перевозок нефтепродуктов морским транспортом в 2012 г. составляла 23%, в перспективе ожидается, что она не изменится.

Основным портом перевалки нефтепродуктов на экспорт являются Пригородное (10,9 млн.тонн), Находка (7,2 млн. тонн), Владивосток (2,8 млн.тонн), Ванино (2,8 млн.тонн), Посыет (1,1 млн.тонн).

### **Прочие наливные грузы, включая сжиженный газ**

К прочим наливным грузам относятся аммиак, сжиженные газы, жидкие химические удобрения, пищевые (растительные масла, вино, вода).

Согласно прогнозу Международного энергетического агентства (МЭА) в течение ближайших десятилетий природный газ будет играть ведущую роль в удовлетворении энергетических потребностей мира.

Несмотря на падение спроса на природный газ во время недавнего кризиса, с 2010 г. спрос на данный товар опять начал расти. По оценкам IFA, спрос в мире на газ к 2030 г. возрастет в 1,4 раза.

Потребление газа в Европе увеличится на 15%, Китае – в 3 раза. Потребление на Ближнем Востоке будет расти практически на уровне Китая.

Мировая добыча газа к 2030 г. увеличится в 1,4 раза. Основными регионами мира, которые обеспечат рост производства газа, будут страны Ближнего Востока, Африки и Россия. Добыча газа в США увеличится в 1,4 раза, Китае – в 2,2 раза, России – в 1,3 раза.

Спрос в мире на сжиженный газ будет расти в 2 раза быстрее – на 4,4% в год, чем на природный газ. Доля сжиженного природного газа (СПГ) в мировых поставках газа возрастет с 9% в 2010 г. до 15% в 2030 г.

При этом приблизительно одна треть увеличения спроса на СПГ будет приходиться на страны Европы. Еще одну треть прироста спроса на СПГ дадут активно развивающиеся страны Азии, не входящие в ОЭСР, в основном, Китай и Индия. Спрос со стороны этих стран будет расти на 8,2% в год.

В настоящее время около 63% мирового объема СПГ идет в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, 28% - в Европу, 7% - Северную Америку, в основном, в США, 2% - остальные страны. Среди государств АТР основными импортерами (покупателями) СПГ являются Япония – свыше 35%, Южная Корея – свыше 14%. Доли Китая и Индии составляют в настоящее время около 5%.

Главными производителями (продуцентами) и экспортерами СПГ на мировом рынке выступают: Катар (20,4% мирового экспорта СПГ), Малайзия (12,2%), Индонезия (10,7%), Австралия (10%), Алжир (8,6%) Тринидад и Тобаго (8,1%), Нигерия (6,6%), Египет (5,3%). Доли остальных стран в мировом экспорте СПГ не превышают 5%.

Практически весь объем мировых перевозок СПГ осуществляется морским транспортом.

Основной экспортный грузопоток СПГ в мире направлен на страны АТР, главным образом, в Японию и Индию.

Грузопоток СПГ из России идет, в основном, на страны АТР, преимущественно в Японию. Остальной объем российского СПГ поставляется в Индию, Китай, Кувейт и другие страны.

Сжиженный природный газ в настоящее время в структуре энергопотребления занимает третье место после нефти и природного газа.

Преимущества сжиженного природного газа:

- наиболее экологически чистый и безопасный из всех видов топлива;
- при сжижении природного газа его плотность увеличивается в 600 раз и значительно уменьшается объем, в результате чего СПГ может перевозиться в емкостях на большие расстояния;
- возможность доставки СПГ потребителям не традиционным трубопроводным транспортом, а другими видами транспорта, прежде всего морским;
- возможность создания запасов газа и их использования по мере необходимости.

В настоящее время в мировом энергопотреблении на сжиженный природный газ приходится около 20%.

За рубежом создана и успешно функционирует индустрия производства СПГ.

В мире построены 14 крупных заводов по производству СПГ и существует более 25 новых проектов по сжижению и экспорту газа.

Стимулирование спроса на сжиженный природный газ вызвано новыми, более жесткими нормами по охране окружающей среды от загрязнения, а также, относительно высокой конкурентоспособностью газа по отношению к другим видам энергоносителей.

Мировой рынок СПГ можно условно подразделить на три региональных сегмента: Североамериканский, Европейский и Азиатско-Тихоокеанский.

При наличии соответствующих инвестиций и благоприятной ситуации на внутреннем и внешнем рынках добыча газа в России может быть доведена к 2015 г. до 757 млрд. м<sup>3</sup>, 2020 г. – 845 млрд. м<sup>3</sup>, 2030 г. – 935 млрд. м<sup>3</sup> с последующим поддержанием на этом уровне за счет ввода новых месторождений.

Это позволит удовлетворить внутренние потребности страны, обеспечить поставки в Европу, сформировать крупные экспортные направления – в Китай и др. страны АТР, а также в США.

В ближайшие годы Россия может стать одним из ведущих производителей и поставщиков СПГ на мировой рынок.

В целях укрепления позиций группы «Газпром» на мировом рынке СПГ в порядке реализации Стратегии «Газпрома» в области производства и поставок сжиженного природного газа осуществляется ряд проектов:

1. В рамках проекта «Сахалин-2» на территории пос. Пригородное в феврале 2009 г. запущен в эксплуатацию первый в России завод по сжижению газа. При этом 60% продукции завода поставляется в Японию, остальной объем – в США, Ю. Корею и др. страны АТР. Вся продукция завода законтрактована на долгосрочной основе.

2. «Газпром» ведет активную работу по реализации освоения Штокмановского месторождения, призванного в перспективе обеспечить бесперебойные поставки СПГ на целевые рынки – Северную Америку, АТР и закрепить свои позиции в сегменте торговли СПГ. На первой фазе проекта планируется поставка около 10 млрд. м<sup>3</sup> газа. В рамках проекта изучается возможность строительства завода по сжижению газа в пос. Териберка Мурманской обл.

3. По поручению Президента и Правительства Российской Федерации ОАО «Газпром» совместно с администрацией Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) разработал «Программу комплексного освоения месторождений полуострова Ямал и прилегающих акваторий». В рамках Программы по освоению Ямала ведутся подготовительные работы по строительству на данном полуострове завода по сжижению газа и реализуется проект по строительству нового порта Сабетта.

В настоящее время доставка грузов на Ямал осуществляется в период летней навигации через порт Харасавэй.

Планируемые объемы добычи газа на Ямале: 2015 г. – 75-115 млрд. м<sup>3</sup>, 2020 г. – 135-175 млрд. м<sup>3</sup>, 2030 г. – 310-360 млрд. м<sup>3</sup>.

Выполнение закладываемых в Энергетической стратегии России до 2030г. темпов и параметров увеличения добычи газа связано с освоением нового нефтегазодобывающего региона – полуострова Ямал.

В 2010 г. Россия экспортировала на внешний рынок 152,7 млрд. м<sup>3</sup> природного газа и 24,0 млрд. м<sup>3</sup> (15,2 млн. тонн) сжиженного природного газа (СПГ). Доля России в мировом экспорте СПГ составляла в 2009 г. 2,7%, в настоящее время – 5,0%.

Потребность во внешнеторговых перевозках прочих наливных грузов морским транспортом напрямую связана с состоянием и развитием газовой и нефтехимической промышленности.

В структуре наливных грузов, перевозимых морским транспортом в экспортном направлении, доля прочих наливных (химических, пищевых, сжиженного природного газа) незначительна.

Ожидается, что в перспективе – к 2030 г. доля прочих наливных грузов возрастет до 13,0% за счет роста экспорта морским путем СПГ (2011 г. – 10,66 млн. тонн, 2030 г. – 47,1 млн. тонн).

В настоящее время сжиженный природный газ на экспорт идет через п. Пригородное (Сахалин). В 2009 г. в Пригородном запущен завод по сжижению газа. Мощность завода составляет 9,6 млн. тонн СПГ или 13,25 млрд. м<sup>3</sup> газа. Данное предприятие должно обеспечивать 5% мировых поставок СПГ.

В перспективе в наибольших объемах сжиженный природный газ на экспорт будет идти через порты: Териберка (Мурманская обл.), Сабетта (п-ов Ямал), Пригородное (Сахалинская обл.), Усть-Луга, Тамань.

Данные, характеризующие объемы перевалки сжиженного природного газа (СПГ) за 2011 г. и на период до 2030 г., представлены в таблице ПЗ.



Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
Балтийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

## **Анализ изменения основных номенклатурных позиций сухогрузов**

### **Уголь**

Российская Федерация, обладая 20% доказанных мировых запасов угля, входит в пятерку мировых лидеров.

В структуре рынка энергетического угля можно выделить следующие четыре группы участников.

1. Производители угля. Более 80% запасов угля расположены в Сибири. На долю Дальнего Востока (Южно-Якутского и других бассейнов) и европейской части (Донецкого, Печорского, Подмосковского бассейнов) страны приходится по 10% общих запасов угля. Практически все производство угля обеспечивается частными предприятиями. В государственной собственности находится только одна шахта, входящая в состав ФГУП «Арктикуголь». Несмотря на то, что добычу энергетического угля в России ведут несколько десятков компаний, более половины рынка контролируется двумя компаниями: ОАО «СУЭК» и ОАО «УК «Кузбассразрезуголь».

2. Трейдеры. На российском рынке представлено множество компаний, занимающихся активной куплей-продажей энергетического угля. Подавляющее большинство трейдерских компаний входит в состав холдинговых предприятий, которые занимаются добычей энергетического угля. Также возможно вхождение трейдера в состав холдинга, предприятия которого потребляют энергетический уголь, или в состав вертикально интегрированного холдинга, включающего в себя как добывающие, так и потребляющие энергетический уголь предприятия.

По оценкам экспертов, на долю посреднических компаний приходится более половины от суммарных поставок энергетического угля конечным потребителям.

3. Транспортные компании. ОАО «РЖД», вместе с дочерними компаниями, является монополистом в области оказания услуг по транспортировке угля внутри страны и обеспечивает до 20% экспорта и большую часть импорта энергетических углей. В последнее время угледобывающие компании приобретают в свою собственность вагонные парки для уменьшения транспортных издержек. Но, по данным «РЖД», объемы таких перевозок не превышают 17%.

Три четверти экспортных поставок угля из России (75%) осуществляется через российские порты, четверть — через порты Украины и стран Балтии. Основные объемы перевалки угля в России приходятся на четыре порта: Восточный – 21,8 млн. тонн (24%), Усть-Луга – 15,7 млн. тонн (17%), Ванино – 13,5 млн. тонн (15%), Мурманск – 11,7 млн. тонн (13%).

4. Потребители. Порядка двух третей энергетического угля на внутреннем российском рынке поставляется на ТЭС, зачастую находящихся в жесткой привязке к определенному поставщику.

Остальной объем идет на нужды населения, АПК, коммунально-бытовые нужды и прочих потребителей.

Производство угля разделяется на два этапа: добыча угля и его последующая переработка. Основная первичная добыча угля приходится на открытые карьерные разработки и на добычу из подземных шахт. Незначительный объем поступает в виде углей, восстановленных из отвалов добывающих предприятий, шламовых отстойников. Перерабатывающие производства обычно расположены вблизи мест добычи первичных угольных продуктов или вблизи заводов с полным металлургическим циклом, которые потребляют коксующийся уголь.

В угольной промышленности России действует около 100 шахт, 150 разрезов и 50 обогатительных фабрик.

Россия занимает второе место в мире по запасам угля (18% мировых запасов), шестое место по объемам ежегодной добычи (4%), пятое место по потреблению (2,4%)

и обеспечивает 12,9% мировой торговли энергетическими и до 6,5% коксующимися углями.

Существенной особенностью сырьевой базы российской угольной промышленности является концентрация основной массы высококачественных запасов и ресурсов в нескольких крупнейших угольных бассейнах, удаленных от основных потребителей в индустриально развитых регионах России. Более 79% разведанных и около 83% предварительно оцененных запасов углей сконцентрировано в Сибири в Кузнецком, Канско-Ачинском и Тунгусском угольных бассейнах. На их долю приходится около 70% общего объема добычи российских энергетических углей. В европейской части страны находится 9% разведанных запасов углей, на Дальнем Востоке – около 10,5%.

За последние 10 лет объем добычи российского угля вырос примерно на четверть, объем его экспорта – почти в 3 раза.

По данным Федеральной таможенной службы (ФТС) России доходы России от экспорта угля в 2012 г. увеличились на 14,4% - до 13,015 млрд долл. с 11,373 млрд долл. за 2011 г. В том числе доходы от экспорта угля в страны дальнего зарубежья увеличились за отчетный период на 16,4% - до 11,604 млрд долл. с 9,966 млрд долл., от экспорта в страны СНГ - на 0,2% - до 1,41 млрд долл. с 1,407 млрд долл.

При этом общий объем экспорта угля в физическом выражении за 2012 г. по сравнению с показателем годом ранее вырос на 18% - до 130,408 млн тонн со 110,472 млн тонн. Экспорт угля в страны дальнего зарубежья вырос на 18,8% - до 118,844 млн тонн со 100,009 млн тонн, в страны СНГ - на 10,5% - до 11,564 млн тонн с 10,462 млн тонн.

По данным Министерства энергетики РФ, добыча угля в РФ в 2012 г. выросла на 5,3% - до 352,4 млн тонн. Экспорт угля из РФ за 2012 г. увеличился по сравнению с тем же периодом 2011 г. на 20,1% и составил 125,7 млн тонн.

Объемы выпуска концентратов энергетических углей с обогатительных фабрик показывают положительную динамику, даже с учетом спада добычи угля в 2009 г. Это обусловлено более высоким спросом на угольные концентраты на мировом рынке по сравнению с рядовым углем. Вместе с тем, отметим низкую долю обогащения энергетических углей, которая составляет 21%, в то время как коксующийся уголь практически весь обогащается.

Доля использования угля в электроэнергетике России составляет всего 27%, тогда как в других странах, обладающих значительными запасами энергетического угля, наблюдается доминирование угольной генерации. Так, в Китае и в Австралии более 70% электроэнергии вырабатывается угольными ТЭС, в США – более 50%.

Соотношение цен на газ и уголь служит ориентиром для определения эффективности использования газового или угольного топлива для производства энергии на ТЭС, а также сигналом для инвесторов по вводу новых генерирующих мощностей на том или ином виде топлива.

Приоритетами российского углепрома правительство считает обновление производственного потенциала, рост добычи, изменение географической структуры производства, развитие экспорта угля. К 2030 г. должно произойти стопроцентное обновление производственного потенциала отрасли. Ввод новых мощностей по добыче составит 505 млн. тонн, выбытие – 380 млн. тонн. В стране останется 64 шахты и 82 разреза.

Изменится географическая структура добычи угля. На долю Восточной Сибири будет приходиться 32% (вместо 25,8% в начале 2010-х годов). Новыми центрами угледобычи станут Эльгинское (Якутия), Межэгейское (Тува), Элегестское (Тува) и Апсатское (Забайкальский край) месторождения.

Согласно Долгосрочной программе развития угольной промышленности России на период до 2030 г. добыча угля в стране составит в 2015 г. – 355 млн. тонн, в 2020 г. – 380 млн. тонн, в 2030 г. – 430 млн. тонн. Соответственно экспорт угля составит в 2015 г. – 140 млн. тонн, в 2020 г. – 150 млн. тонн, в 2030 г. – 170 млн. тонн.

Наиболее высокими темпами будет расти экспорт угля в страны Юго-Восточной Азии. Перспективным направлением считается Китай, наращивающий собственную добычу угля (2005 г. – 2,3 млрд. тонн, 2010 г. – 3,24 млрд. тонн), но всё ещё испытывающий дефицит этого вида топлива на внутреннем рынке, а потому готовый какое-то время покупать у России 15–20 млн. тонн угля в год. Сотрудничество с КНР возможно также и в сфере совместной разработки угольных месторождений на Дальнем Востоке.

В перспективе до 2030 г. Россия будет наращивать добычу и экспорт угля, оставаясь одним из главных его поставщиков на внешний рынок. К 2030 г. объем российского угля, отправляемого на экспорт морским путем, составит более 150 млн. тонн. Основные экспортные потоки российского угля переместятся в Юго-Восточную Азию, прежде всего в Китай.

Объемы перевалки угля в распределении по морским бассейнам представлены в таблице П5.

Таблица П5

Распределение объемов перевалки угля  
по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г.

млн. т

Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Всего</b>	<b>89,2</b>	<b>90,2</b>	<b>110,0</b>	<b>100,7</b>	<b>115,4</b>	<b>136,0</b>	<b>166,0</b>
в том числе							
Арктический	13,5	11,9	20,0	16,2	14,5	25,4	20,5
Балтийский	19,7	16,6	20,0	14,9	18,3	18,4	25,1
Азово-Черноморский	7,6	8,3	9,9	10,0	12,4	15,0	20,6
Каспийский	0,2	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9
Дальневосточный	48,2	52,6	59,3	58,8	69,3	76,3	98,9
<b>Экспорт</b>	<b>87,4</b>	<b>88,2</b>	<b>109,3</b>	<b>98,5</b>	<b>114,7</b>	<b>133,0</b>	<b>165,2</b>
в том числе							
Арктический	12,9	11,4	20,0	15,7	14,5	24,8	20,5
Балтийский	19,7	16,5	19,9	14,8	18,2	18,3	24,9
Азово-Черноморский	7,6	8,3	9,9	10,0	12,4	15,0	20,6
Каспийский	0,2	0,7	0,4	0,7	0,4	0,8	0,4
Дальневосточный	47,0	51,3	59,1	57,3	69,2	74,1	98,8
<b>Импорт</b>	<b>0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,8</b>
в том числе							
Арктический	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0
Балтийский	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каспийский	0,0	0,1	0,4	0,1	0,5	0,1	0,5
Дальневосточный	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1
<b>Каботаж</b>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>2,5</b>	<b>0,0</b>
в том числе							
Арктический	0,6	0,4	0,0	0,4	0,0	0,5	0,0
Балтийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	1,2	1,2	0,0	1,3	0,0	2,0	0,0

### **Руды и концентраты**

#### Мировые запасы

Мировые земные запасы цветных основных шести металлов, торгующихся на LME (LondonMetalExchange/Лондонская Биржа Металлов) по данным USGS (U.S. GeologicalSurvey/Геологическая служба США) на 01 января 2011 г. составили около 29,2 млрд.тонн. 96,43% запасов занимает сырье для производства алюминия. За ним по объемам идет медь, содержание которой составляет 2,17% в общих объемах запасов. Содержание свинца и никеля составляет около 0,26%, а цинка 0,85%. Наименьшее содержание имеет олово, объем которого 0,02% в запасах рассматриваемых металлов.

#### Мировая добыча

Мировая добыча рассматриваемых цветных металлов в 2010 г. составила по предварительным данным 245,8 млн.тонн, из которых 85,8% занимает алюминиевое сырье, 6,6% медь, 5,2% цинк, 1,7% свинец, 0,6% никель и 0,1% олово. Общая добыча рассматриваемых металлов в 2010 г. увеличилась на 11,2%. Наибольшее относительное увеличение добычи можно отметить по цинку на 13,2% и никелю - на

11,2%. В то же время добыча олова увеличилась только на 0,4% до 261 тыс.тонн. В 2011 г. добыча цветных металлов увеличилась примерно на 5%. Лидером по увеличению объемов добычи остаётся никель.

#### Мировая торговля

Мировая торговля рудами и концентратами цветных металлов составила в 2010 г. 122,4 млн.тонн. Динамика показывает, что данный уровень торговли увеличился относительно уровня 2009 г. на 25%, а относительно 2008 г. на 5%. До 2010 г. наибольшие объемы торговли рудами и концентратами цветных металлов наблюдались в 2007 г., когда было импортировано 121,4 млн.тонн. В 2011 г. объем торговли рудами и концентратами цветных металлов возрос примерно на 6,5%. Наибольшими темпами росла торговля алюминиевыми рудами и концентратами - на 8,6%; наименьшими темпами - на 3%, возросла торговля медными рудами и концентратами.

Торговля рудами и концентратами цветных металлов в Российской Федерации.

В России в небольших количествах проводится торговля рудами и концентратами цветных металлов. Российская алюминиевая промышленность является наиболее преуспевающей из отечественных металлургических отраслей, сохранившей позиции первого в мире экспортера и второго - производителя. В настоящее время в России действует 11 (Братский, Красноярский, Саянский, Новокузнецкий, Иркутский, Богословский, Волгоградский, Уральский, Кандалакшский, Волховский и Надвоицкий) предприятий по производству первичного алюминия и 6 (Богословский, Уральский, Ачинский, Пикалевский, Бокситогорский и Волховский) по производству глинозема - основного сырья для производства алюминия. Волховский, Уральский и Богословский заводы производят и глинозем, и первичный алюминий. Основным сырьем для производства глинозема являются бокситы, нефелины и алуниты.

В России известны следующие основные бокситоносные районы: Северо-Уральский (Свердловская обл.), Южно-Уральский (Челябинская обл.), Северо-Онежский (Архангельская обл.), Тихвинский (Ленинградская обл.), Среднетиманский и Южнотиманский (республика Коми). Месторождения бокситов имеются также в пределах Курской магнитной аномалии (КМА) и в Красноярском крае. Ученые полагают, что крупные залежи бокситов могут быть обнаружены также в недрах Прибайкалья, на Алтае, в Саянах. Всего на балансе числится 48 месторождений бокситов, из них 11 разрабатываемых, 4 подготавливаемых к освоению, 33 - резервных.

Наиболее крупными являются месторождения Северо-Уральского и Среднетиманского бокситоносных районов. Баланс производства и потребления глинозема на ближайшие годы определяет его дефицит. Одна из основных причин этого дефицита связана с прекращением поставок сырья на российские алюминиевые заводы предприятиями Украины и Казахстана, располагающими значительными мощностями по добыче бокситов и производству глинозема. Самый крупный российский глиноземный завод - Ачинский - не способен даже удовлетворить потребности расположенного рядом Красноярского алюминиевого завода в глиноземе. А практически весь глинозем, производимый в рамках созданной на Урале интегрированной компании, потребляют на самом Урале (Уральский, Богословский, а также Новокузнецкий и Иркутский заводы, входящие в группу "СУАЛ").

Практически единственной возможностью покрытия дефицита за счет естественных источников сырья является освоение бокситовых месторождений Среднего Тимана. Их запасы позволяют полностью обеспечить сырьем глиноземное производство Урала. На базе месторождений в республике Коми может быть построен собственный глиноземный завод. В качестве потенциального источника бокситов может рассматриваться Висловское бокситожелезнорудное месторождение КМА.

Нефелины по своему значению являются 2-м после бокситов видом алюминиевого сырья. Промышленная ценность руд определяется количеством минерального нефелина, содержащего около 36% глинозема.

Богатые месторождения нефелиновых руд имеются на Кольском полуострове и в Кемеровской области (Кия-Шалтырское месторождение), нефелиновая руда Ужурского месторождения (Красноярский край). Вследствие относительно низкого содержания глинозема в нефелиновых рудах и концентратах их переработка экономически оправдана только при попутном получении из них соды и поташа, а также использовании отходов комплексной технологии для производства цемента и другой продукции. Ачинский глиноземный комбинат на базе нефелиновых руд Кия-Шалтырского месторождения производит глинозем, содопродукты, сульфат калия, хлорид калия, цемент, галлий.

Кроме бокситовых и нефелиновых руд, сырьем для получения глинозема могут служить и алунитовые руды. Они обычно содержат 20-23% оксида алюминия.

Наиболее крупные алюминиевые заводы России расположены в Сибири, так как там находятся источники наиболее дешевой электроэнергии, которая в стоимости производства алюминия составляет более 75%. Именно наличие источника дешевой энергии определяет размещение алюминиевых производств, а не близость к источникам сырья. В то же время размещение глиноземных комбинатов определяется именно близостью к месторождениям бокситов и нефелинов.

С помощью толлинговых партнеров алюминиевые заводы наладили связи с производителями высококачественного глинозема, работают на сырье, произведенном в Гвинее, Бразилии, Венесуэле, Австралии, Ямайке, Индии, Греции и других странах.

Доля ввоза в Россию руд и концентратов цветных металлов составляла около 0,3% в мировых показателях в 2010 г. В связи с разработкой собственных месторождений, импорт в Россию руд и концентратов цветных металлов с 2001 г. снижался и в 2010 г. составил 224,7 тыс. тонн. Отметим также, что, несмотря на снижение импорта руд и концентратов цветных металлов в 2010 г. в натуральном выражении, импорт в денежном выражении увеличился на 34,9%. Таким образом, стоимость ввозимого сырья в целом увеличилась более чем на 30%. В 2011 г. импорт руд и концентратов цветных металлов снизился на 1,2% в натуральном выражении, и увеличился на 12,1% в денежном выражении. Цена ввозимых руд и концентратов цветных металлов увеличилась в 2011 г. примерно на 11%.

Экспорт же руд и концентратов цветных металлов показывал другую динамику. С 2001 г. по 2005 г. он увеличился и достиг уровня 208,6 тыс. тонн, затем резко сократившись в 2006 г., как впрочем и импорт, впоследствии начал медленно расти, достигнув в 2010 г. уровня выше импорта более чем в два раза - 508,9 тыс. тонн. В 2011 г. объемы экспорта руд и концентратов цветных металлов из России снизились на 0,9% в натуральном выражении. В денежном выражении экспорт возрос на 9,8%.

С подписанием пятилетнего контракта на поставку руды для Arcelor-Mittal российский «Металлоинвест» выдвигается в число крупнейших в ЕС экспортеров ЖРС (железорудный концентрат). В Центральной и Восточной Европе он потеснит своего украинского «коллегу» по горнорудному бизнесу – Полтавский ГОК, много лет обеспечивающий рудой европейских металлургов.

За 5 лет управляемые «Металлоинвестом» ГОКи (Горно-обогажительные комбинаты) поставят на заводы Arcelor-Mittal в Восточной Европе и Казахстане до 10 млн. тонн в год концентрата и окатышей (более четверти производства). Основными потребителями российской руды станут румынские предприятия ЛакшмиМиттала, которые до недавнего времени работали на бразильской руде компании CVRD, а также казахский MittalSteelTemirtau.

Для «Металлоинвеста» этот контракт – большой успех, решение сбытовых проблем на профицитном рынке руды СНГ. Arcelor-Mittal закупает руду у крупнейших сырьевых компаний, и еще десятки хотели бы стать ее поставщиками. Для ArcelorMittal сделка также выгодна. Потребности компании в сырье все время растут. Собственным ресурсом она обеспечена менее чем на половину, а российская руда обойдется существенно дешевле бразильской.

Ее стоимость будет устанавливаться отдельными годовыми соглашениями. За год «Металлоинвест» зарабатывает на поставках Arcelor-Mittal до \$1 млрд., что намного выгоднее реализации руды на российском рынке, где сырье стоит не более \$80/т. Кроме того, «Металлоинвест» закрепляется на важных рынках сбыта – в Восточной и Центральной Европе и Казахстане спрос на сырье стабильно будет расти в течение не менее 10 лет.

Железорудное подразделение «Металлоинвеста», куда входят Михайловский и Лебединский ГОКи, является крупнейшим в России и СНГ поставщиком сырья на региональные рынки.

Рудный экспорт из России неуклонно растет и является конкурирующим по отношению к украинскому. Российская руда по качеству уступает бразильской и австралийской, но лучше украинской. Основная часть произведенного в стране ЖРС потребляется внутри страны, на экспорт идет около 20%, преимущественно в Европу и Китай.

Инвестиции «Металлоинвеста» будут в несколько раз выше. До конца 2012 г. компания намерена вложить в рудные активы \$4 млрд. и увеличить производство железной руды до 50 млн. тонн в год, окатышей – до 30 млн. тонн,

горячебрикетированного железа – до 8 млн. тонн. В частности, ЛГОК построит еще один цех НВІ и увеличит его производство на 2,8 млн. тонн/год, построит обжиговую машину и секцию фабрики обогащения, а МГОК построит комплекс по производству 3,5 млн. тонн/год гематитового концентрата из хвостов мокрой магнитной сепарации. МГОК уже запустил линию флотационной доводки магнетитового концентрата, что позволит ему выпускать сырье с содержанием железа 69,8%.

Мощные инвестиции должны помочь «Металлоинвесту» выдвинуться в число крупнейших в Европе поставщиков рудного сырья.

Перевалка руд в морских портах России в течение прогнозируемого периода будет возрастать и достигнет к 2030 г. в экспорте 23,35 млн. тонн, в импорте (преимущественно глинозем) – до 13,0 млн. тонн.

Распределение объемов перевалки руды по морским бассейнам представлены в таблице П6.

Таблица П6

Распределение объемов перевалки руды  
по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г.

млн. т

Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Всего</b>	<b>7,2</b>	<b>10,9</b>	<b>11,5</b>	<b>24,5</b>	<b>29,8</b>	<b>32,2</b>	<b>39,2</b>
в том числе							
Арктический	3,0	3,6	3,7	3,9	4,2	4,0	4,5
Балтийский	0,9	1,7	1,8	5,0	3,5	9,7	11,6
Азово-Черноморский	1,8	2,0	2,2	9,9	12,0	8,1	9,7
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	0,0	3,0
Дальневосточный	1,6	3,6	3,8	5,7	7,1	10,4	10,4
<b>Экспорт</b>	<b>4,5</b>	<b>8,1</b>	<b>8,4</b>	<b>16,4</b>	<b>21,2</b>	<b>21,2</b>	<b>26,2</b>
в том числе							
Арктический	2,7	3,1	3,4	5,2	5,5	6,7	7,0
Балтийский	0,0	0,2	0,2	0,3	0,5	0,5	0,6
Азово-Черноморский	1,5	2,5	2,5	8,4	10,8	11,5	14,2
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,3	2,3	2,3	2,5	4,4	2,5	4,4
<b>Импорт</b>	<b>2,7</b>	<b>2,8</b>	<b>3,0</b>	<b>8,1</b>	<b>8,4</b>	<b>11,0</b>	<b>12,8</b>
в том числе							
Арктический	0,3	0,3	0,5	1,6	1,6	2,9	3,6
Балтийский	0,8	0,8	0,8	2,3	2,4	3,4	3,8
Азово-Черноморский	0,3	0,3	0,3	0,7	0,9	0,7	0,9
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	1,3	1,4	1,4	3,5	3,5	4,0	4,5
<b>Каботаж</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>
в том числе							
Арктический	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Балтийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1

### **Химические грузы**

В составе химических грузов, перевозимых морским транспортом, более 90% занимают минеральные удобрения и апатиты.

Общее мировое производство минеральных удобрений характеризуется медленным, но стабильным ежегодным ростом. Прирост практически полностью обеспечили наиболее успешные из развивающихся стран – в первую очередь Китай и Индия. Если раньше крупнейшим импортером удобрений был Китай, то теперь он смог

добиться самообеспечения, и место главного импортера на рынке заняла Индия, где быстрый рост потребления удобрений сочетается с острым дефицитом сырья для их производства. Стабильно высокий спрос предъявляют страны Латинской Америки (Бразилия, Аргентина и др.).

Центры производства фосфорных и азотных минеральных удобрений распределены в районах потребления, а калийных - в районах добычи сырья. В соответствии с этим на сегодняшний день крупнейшими производителями азотных и фосфорных удобрений являются Китай, Индия и США, а производителями калийных удобрений - страны, располагающие сырьем: Канада, Россия и Белоруссия.

Рост объемов мирового потребления минеральных удобрений обусловлен несколькими факторами:

- сокращением доступных площадей для выращивания сельскохозяйственных культур из-за истощения почв;
- увеличением численности населения, повышением его благосостояния и, как следствие, потребности в более качественных продуктах питания;
- развитием биотопливного производства, дополнительно поглощающего почти десятую часть всей растениеводческой продукции, что вынуждает фермеров во всем мире увеличивать площади пахотных земель и нормы внесения удобрений.

Ежегодное мировое потребление минеральных удобрений составляет свыше 175 млн. тонн. В структуре потребления в 2011 г. на азотные удобрения приходилось 60% (105,2 млн. тонн), фосфатные - 23,6% (41,4 млн. тонн) и калийные - 16,4% (28,7 млн. тонн).

Рынок минеральных удобрений - один из немногих высококонкурентных мировых рынков, в котором Россия представлена как полноправный участник, занимающий ведущие места и оказывающий влияние на общую конъюнктуру.

Для российского рынка минеральных удобрений характерна ярко выраженная ориентация на экспорт.

Основными конкурентами российских экспортеров азотных и фосфорных удобрений в ближайшее время станут поставщики из стран Персидского залива и Северной Африки (Саудовской Аравии, Катара, Омана, Египта).

Основная доля экспортных потоков стран Персидского залива и Северной Африки будет направлена на Азиатский регион.

Существенное влияние на российский экспорт оказывает введение в ряде стран протекционистских и антидемпинговых мер. Такие меры применяют США, ЕС (как единый таможенный союз), Китай, Индия, Мексика, Бразилия, Филиппины, Австралия, Индонезия.<sup>6</sup> В результате присоединения России к ВТО могут быть сняты антидемпинговые ограничения на российский экспорт минеральных удобрений.

Мировой спрос на российские удобрения будет расти, поскольку такие регионы как Латинская Америка, Южная Азия и, в меньшей степени, Восточная Азия являются зависимыми от импорта удобрений. Россия - единственная страна, которая экспортирует все три группы удобрений: азотные, фосфорные и калийные. В 2011 г. объем экспорта минеральных удобрений из России составил 26,75 млн. тонн, из них: азотных - 11,19 млн. тонн, калийных - 7,43 млн. тонн, смешанных - 8,13 млн. тонн. В списке потребителей российских удобрений на первом месте находится Индия. Увеличивающийся спрос демонстрирует Бразилия. Большое количество удобрений ежегодно уходит в США и Турцию. Среди других покупателей - Швейцария, Марокко, Тунис, Украина и др.

В секторе азотных удобрений более половины экспортных поставок приходится на карбамид, а сами поставки ведутся в основном в страны Латинской Америки и Турцию.

На рынке фосфорных удобрений значимых изменений не предвидится, однако из-за слабого роста их производства в России доля отечественных компаний на мировом рынке будет сокращаться, хотя российское фосфатное сырье выгодно отличается пониженной радиоактивностью. Основным экспортным продуктом в этом секторе по-прежнему будет диаммонийфосфат.

---

<sup>6</sup>Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности России до 2015г.

Наиболее сильны позиции России в выпуске калийных удобрений, поскольку по запасам калийных солей в мире страна уступает только Канаде. При этом доля России вырастет еще больше за счет реализации ряда инвестиционных проектов.

Несмотря на сравнительно невысокий темп роста производства минеральных удобрений в России, объем их выпуска достиг в 2011 г. рекордного значения – 18,79 млн. тонн. По итогам 2012 года объем производства минеральных удобрений снизился на 5,5% до уровня 17,8 млн. тонн (таблица П7).

Увеличение производства было обусловлено ростом спроса на удобрения на внутреннем рынке России за счет:

- расширения посевных площадей сельхозпроизводителями после засухи 2010 г.;
- увеличения норм внесения удобрений в 2011 г. в сравнении с 2010г.;
- ограничения цен при поставках удобрений сельхозпроизводителям в результате соглашения между производителями удобрений и Правительством. Цены не должны превышать задекларированный максимальный уровень.

Таблица П7

Динамика производства минеральных удобрений в России в 2000-2011 гг.  
(в пересчете на 100% питательных веществ)

млн. тонн												
Годы	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Всего	12,21	13,03	13,56	14,05	15,80	16,63	16,21	17,30	16,21	14,64	17,96	18,79
азотные*	5,82	5,89	5,97	6,00	6,59	6,73	6,83	7,21	6,89	7,40	7,62	7,92
фосфорные	2,38	2,39	2,51	2,59	2,80	2,77	2,77	2,81	2,58	2,57	3,14	3,24
калийные	4,01	4,75	5,08	5,46	6,41	7,13	6,61	7,28	6,74	4,67	7,20	7,63

\* включая смешанные

Источник: Росстат

Согласно прогнозу долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 г. Минэкономразвития России, объем экспорта минеральных удобрений будет расти за счет:

- увеличения объемов производства в связи с модернизацией предприятий химической промышленности;
- освоения выпуска новых видов химической продукции, пользующихся спросом на внешнем рынке;
- роста экспорта российского карбамида, аммиачной селитры, нитрата аммония и др. из-за снятия заградительных и антидемпинговых мер на ввоз российской продукции после вступления России в ВТО;
- увеличения экспорта российских минеральных удобрений в страны ЕС, СНГ и АТР.

Свыше 95% экспортных поставок минеральных удобрений из России осуществляется морским транспортом. Морем перевозятся различные виды удобрений, отличающиеся по своим транспортным характеристикам и физико-химическим свойствам.

Таблица П8

Распределение объемов перевалки химических грузов  
по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г.

млн. т							
Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
Всего	10,4	12,8	14,5	29,0	35,1	51,4	60,7
в том числе							
Арктический	1,9	2,0	2,5	3,5	5,9	3,5	5,9
Балтийский	5,6	6,8	7,0	15,7	21,1	25,1	32,1
Азово-Черноморский	2,7	3,1	3,5	8,8	5,9	15,6	15,9
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,2	0,9	1,5	1,0	2,2	7,2	6,8
Экспорт	10,4	12,7	14,4	28,9	35,0	51,2	60,5
в том числе							
Арктический	1,9	2,0	2,5	3,5	5,9	3,5	5,9

Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
Балтийский	5,6	6,7	6,9	15,6	21,0	25,0	32,0
Азово-Черноморский	2,7	3,1	3,5	8,8	5,9	15,5	15,8
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,2	0,9	1,5	1,0	2,2	7,2	6,8
Импорт	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
в том числе							
Арктический	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Балтийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каботаж	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
в том числе							
Арктический	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Балтийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Доля Арктического бассейна в общем объеме перевалки экспортных химических грузов (навалом), перевозимых морским транспортом, составила в 2012 г. 18%. Основным портом бассейна, перегружающим химические грузы навалом, является Мурманск (2012 г. – 2,0 млн. тонн).

Доля Балтийского бассейна в перевалке химических навалочных грузов на экспорт в настоящее время является наибольшей – 54%. Ведущим портом на бассейне является Санкт-Петербург (2012 г. – 4,8 млн. тонн), в котором с 2003 г. действует Балтийский балкерный терминал (ББТ), построенный совместно с ОАО «Уралкалий» для перегрузки калийных и азотно-фосфорных удобрений. В настоящее время 100% акций терминала принадлежит компании «Уралкалий». Объединенная компания «Уралкалий», созданная в 2011 г. путем присоединения ОАО «Сильвинит» к ОАО «Уралкалий», реализует долгосрочную эффективную программу развития, которая предусматривает увеличение действующих производственных мощностей до 19 млн. тонн в год к 2021 г. за счет расширения существующих мощностей и ввода новых уникальных проектов. Балтийский балкерный терминал является наиболее эффективной точкой для отгрузки продукции «Уралкалия» на экспорт, так как путь от шахт компании до ББТ представляет собой кратчайшее расстояние до морского порта. В 2012 г. объем перевалки удобрений на ББТ составил 3,9 млн. тонн. Максимальная мощность перевалки на ББТ составляет 6,2 млн. тонн в год. Запланированный рост производственных мощностей «Уралкалия» будет поддержан имеющимися резервными мощностями по перевалке на ББТ.

Доля Азово-Черноморского бассейна в морском экспорте химических грузов (навалом) в 2012 г. составила 26%. Основными портами бассейна, осуществляющими перевалку данного груза, являются Новороссийск (2012 г. – 0,8 млн. тонн) и Кавказ (2012 г. – 0,5 млн. тонн). Помимо минеральных удобрений в порту Кавказ осуществляется перевалка серы навалом компаниями ООО «Евро-ТЭК-Универсал» и ООО «Югнефтехимтранзит».

Доля Дальневосточного бассейна в перевалке химических грузов была незначительной. В 2012 году перевалка минеральных удобрений на бассейне практически не осуществлялась.

В перспективе в период до 2030 г. прогнозируется рост объема экспорта химических грузов навалом до 50-60 млн. тонн, преимущественно за счет Черноморского бассейна. В морском порту Тамань в настоящее время ведется проектирование сухогрузного района, в состав которого планируется включить терминал минеральных удобрений проектной мощностью 18 млн. тонн в год и серы – мощностью 5 млн. тонн в год. В июле 2011 года начал работу Туапсинский балкерный терминал (2012 г. – 1,4 млн. тонн). Расположенный на берегу Черного моря и имеющий мощность 2,3 млн. тонн удобрений в год, терминал представляет собой важный

компонент ценовой конкурентоспособности будущих поставок калия с Гремячинского месторождения. Экспорт химических грузов навалом увеличится и в Балтийском бассейне (2030 г.: 25,0 – 32,0 млн. тонн). Для поддержки экспорта калия с Верхнекамского месторождения в порту Усть-Луга компания «ЕвроХим» в настоящее время строит специализированный терминал минеральных удобрений, первую очередь которого мощностью 900 тыс. тонн в год планируется запустить к 2015 г. Полная мощность терминала составит 7 млн. тонн в год. ОАО «ЕвроХим» планирует начать собственное производство калийных удобрений. В связи с этим предусмотрена реализация двух проектов, каждый из которых включает два этапа. Гремячинское месторождение (Волгоградская область): этап 1 (проектная мощность 2,3 млн. тонн в год) – производство начнется в 2014 г. (выход на полную проектную мощность – в 2016 г.); этап 2 (мощность удваивается до 4,6 млн. тонн) – производство начнется в 2015 г. (выход на полную проектную мощность – в 2018 г.). Верхнекамское месторождение (Пермский край): этап 1 (проектная мощность 2,0 млн. тонн в год) – производство начнется в 2016 г. (выход на полную проектную мощность в 2018 г.), этап 2 (мощность увеличится до 3,4 млн. тонн в год) – добыча начнется в 2019 г. (выход на полную проектную мощность в 2021 г.). К 2021 г. компания рассчитывает иметь собственное производство калийных удобрений общей мощностью 8 млн. тонн в год.

Доля Дальневосточного бассейна в морском экспорте химических грузов (навалом) является незначительной.

### **Зерно**

На мировом рынке зерна наблюдается нестабильная динамика цен, что вызвано изменениями прогнозов производства и переходящих запасов зерна в США, а также ценовыми колебаниями на других товарных и фондовых рынках. По состоянию на 27.10.2011 средние экспортные цены на мягкую пшеницу в США составили (на условиях FOB, Мексиканский залив) 251 долл. США за тонну. За неделю цена снизилась на 5 долл. США/т, или на 2,0%.

С учетом конъюнктуры мирового рынка прогнозируется незначительное снижение цен на продовольственное и фуражное зерно на внутреннем рынке.

Мировой рынок дождался дешёвого российского зерна: правительство объявило об отмене с 1 июля 2011 г. эмбарго на экспорт. В результате отечественные зернопроизводители избавились от накопившихся излишков и начали зарабатывать.

Реализация продукции только на внутреннем рынке в 2011г. не позволила аграриям получить необходимую прибыль. По оценкам Минсельхоза, излишки зерна в стране составляли порядка 18 млн. тонн, что чрезвычайно много. Значительная доля нереализованного — около 8 млн. тонн — сконцентрирована на юге страны, где зерном были забиты все элеваторы. В последнее время все чаще высказывается мнение, что летом 2010 г. эксперты не смогли точно оценить объем производства зерна и масштаб потерь вследствие засухи. Оказалось, что потребление в стране будет не 77 млн. тонн в год, а 67 млн. тонн, что урожая собрали не 60 млн. тонн, а 69 млн. тонн. Из-за неверной оценки внутреннего потребления и некоторого преувеличения регионами убытков с целью получения государственной поддержки в России оказался большой остаток непроданного товара.

Мировой зерновой рынок с энтузиазмом воспринял появление российского зерна — покупателям не хватало дешёвого предложения. В отсутствие России мировые цены на зерно в этом сезоне выросли почти в два раза. Цены на российское зерно — порядка 270 долларов за тонну (с погрузкой в порту) — почти на 100 долларов дешевле, чем у нашего главного конкурента, Евросоюза. Так, французское зерно торгуется по 360 долларов за тонну, американское — по 320 долларов.

Существующие сегодня прогнозы по валовому сбору в разных странах складываются в пользу отечественных зернопроизводителей. Так, производство зерновых в России в 2012 г. составило около 70 млн. тонн. Экспорт зерна составил около 20 млн. тонн, импорт – 1 млн. тонн. в 2013 году урожай зерна прогнозируется на уровне 98,0 – 100,0 млн. тонн.

В последние годы наблюдался рост экспорта риса из России, а после ухода Египта с мирового рынка из-за введения в стране эмбарго на экспорт риса до октября 2011 г. Россия заменила Египет в качестве поставщика короткозерного и среднезерного риса. Основным потребителем российского риса - Турция.

По данным ФТС России экспорт пшеницы и маслин в 2011/2012 сельскохозяйственном году составил 15,2 млн. тонн.

Российский зерновой рынок функционирует на двух уровнях:

- Оптовый рынок первого уровня (тот, на котором основу продающей стороны составляют производители сельхозпродукции) состоит из довольно большого количества относительно мелких производителей товара. Для него характерны высоко конкурентные отношения между товаропроизводителями и оптовыми структурами. Географические горизонты таких рынков зерна обычно совпадают с административными границами регионов. Первоуровневый оптовый рынок зерна низко концентрированный, между долями его субъектов присутствует сбалансированность.

- Оптовый рынок зерна второго уровня занимает всю территорию России. Покупатели на рынке - предприятия по переработке и другие оптовые потребители, а продавцы - оптово-посреднические структуры. Доли субъектов этого рынка зерна сбалансированы, рынок имеет умеренную концентрированность. Благодаря мерам по развитию сельского хозяйства, уже реализованным, а также запланированным на перспективу Правительством России, страна не только надежно обеспечивает себя необходимыми запасами зерна, но и вышла в мировые лидеры по его экспорту. Это следует особо подчеркнуть, поскольку в прошлом на протяжении примерно 30 лет Советский Союз закупал большие объемы зерна на внешнем рынке.

Исходя из экспортных возможностей отечественного сельского хозяйства, в перспективе до 2030 года Российская Федерация сможет отправлять на экспорт морским путем 38-46 млн. тонн зерна без ущерба для внутреннего рынка.

Распределение объемов перевалки зерна по морским бассейнам представлено в таблице П9.

Таблица П9

Распределение объемов перевалки зерна по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г.

Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Всего</b>	<b>24,0</b>	<b>24,6</b>	<b>28,1</b>	<b>34,2</b>	<b>39,9</b>	<b>37,6</b>	<b>46,0</b>
в том числе							
Арктический	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Балтийский	1,2	1,9	1,6	2,0	2,0	2,0	3,3
Азово-Черноморский	22,1	22,3	26,1	29,7	37,3	33,1	40,9
Каспийский	0,7	0,3	0,3	0,4	0,5	0,4	1,4
Дальневосточный	0,1	0,1	0,1	2,1	0,1	2,1	0,4
<b>Экспорт</b>	<b>22,2</b>	<b>23,3</b>	<b>26,1</b>	<b>32,7</b>	<b>37,8</b>	<b>36,0</b>	<b>43,0</b>
в том числе							
Арктический	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Балтийский	0,2	0,6	0,7	0,6	0,7	0,6	0,9
Азово-Черноморский	21,2	22,3	24,5	29,7	35,8	33,0	39,6
Каспийский	0,7	0,3	0,6	0,3	0,8	0,3	1,0
Дальневосточный	0,1	0,1	0,3	2,1	0,5	2,1	1,5
<b>Импорт</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>	<b>1,9</b>	<b>1,4</b>	<b>1,9</b>	<b>1,4</b>	<b>2,8</b>
в том числе							
Арктический	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Балтийский	1,0	1,2	1,9	1,4	1,9	1,4	2,8
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Каботаж</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
в том числе							
Арктический	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Балтийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2
Каспийский	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0
Дальневосточный	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

млн. т

## Лесные

Доля лесного комплекса России в ВВП страны оценивается в 0,7% и значительно ниже его потенциального уровня.

По масштабам сырьевой базы Россия занимает первое место в мире – на ее территории расположено около четверти мировых лесных ресурсов. Расчетная лесосека с 2010 года имеет тенденцию к увеличению: в 2010 году расчетная лесосека составила 633,92 млн. куб. м; в 2011 году – 666,17 млн. куб. м; по прогнозу к 2020 году объем расчетной лесосеки составит 700 млн. куб. м, к 2030 году – 710 млн. куб. метров.

Природно-климатические условия создают возможности для заготовки древесины высокого качества.

Отечественный рынок целлюлозно-бумажной продукции (ЦБП) обладает значительным потенциалом. Прирост рынка ЦБП в России составляет 5% в год. При этом, если в США потребление бумаги и картона на душу населения составляет 230 кг, в Финляндии более 340 кг, то Россия потребляет около 50 кг бумаги и картона на душу населения. Ожидается, что к 2030 году внутреннее потребление бумаги и картона возрастет до 25,6 млн. т, что позволит увеличить потребление данной продукции на душу населения до уровня стран ЕС – до 180 кг в 2030 году.

В настоящее время основными игроками на мировом рынке продукции лесопромышленного комплекса являются США, Китай, Канада, Германия, Финляндия. Доля России в мировом производстве круглых лесоматериалов составляет 5,4%; пиломатериалов – 5,3%, листовых древесных материалов – 2,9%; бумаги и картона – 2,2%. Доля России в мировом экспорте круглых лесоматериалов составляет 17,9%; пиломатериалов – 11,6%, листовых древесных материалов – 2,5%; бумаги и картона – 2,5 процента.

Низкая доля продукции лесопромышленного комплекса России в мировом объеме производства обусловлена:

неэффективным лесопользованием (экстенсивные методы, основанные на использовании ранее не эксплуатировавшихся лесов; низкий уровень освоения расчетной лесосеки; устаревшие технологии лесопереработки с высокой долей отходов производства, неиспользуемых в дальнейшей переработке);

истощением ресурсной базы в регионах лесозаготовительных производств и вблизи лесозаготовительных предприятий;

непрозрачностью и искаженностью рынков лесной продукции низшего передела (древесина, пиломатериалы), что способствует продвижению на рынок «серой» продукции;

исторически сформировавшимся разрывом между предприятиями по переработке лесных ресурсов и сырьевой базой, необходимостью перевозок необработанной древесины по железной дороге на значительные расстояния (по оценкам, эффективная экономика лесопромышленного комплекса предполагает плечо доставки сырья не более 200 км.);

исчерпанием свободных мощностей по глубокой переработке древесины (в настоящее время средняя загрузка мощностей по переработке древесины составляет порядка 80%, за исключением пиломатериалов – 51,2%); отсутствием высокотехнологичного оборудования и современных технологий, низкой степенью переработки сырья, высокой энергоемкостью производства;

низкой инновационной активностью отечественных производителей и рентабельностью отрасли (в 2011 году по лесозаготовкам рентабельность к затратам на производство проданной продукции составила минус 0,1%; по виду экономической деятельности «Обработка древесины и производство изделий из дерева» – 5,9%; по виду экономической деятельности «Производство целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них» – 14,4%; по производству мебели – 6,9%);

низким качеством и конкурентоспособностью российской продукции, в том числе на внешних рынках (за последние годы стоимость импорта выше в сравнении с соответствующей стоимостью экспорта по ДСП примерно в 1,5 раза; по ДВП – в 2 раза; по целлюлозе – в 1,4 раза; по бумаге и картону – в 2,6 раза);

низкой производительностью труда.

Исторически сложившаяся роль России как поставщика сырья, а также насыщенность рынка в развитых странах могут затруднить выход российских производителей на мировой рынок продукции глубокой степени переработки.

Ситуацию усугубляет неструктурированный экспорт необработанной древесины из России, что фактически субсидирует развитие обрабатывающих производств в Китае и Корее.

Учитывая продолжительный период адаптации к условиям членства Российской Федерации в ВТО, необходима эффективная реализация утвержденных мер государственной поддержки лесопромышленного комплекса, а также мер по адаптации отрасли к условиям членства Российской Федерации в ВТО, в том числе направленных на повышение объемов заготовки леса.

Главным фактором, определяющим спрос на продукцию лесопромышленного комплекса в долгосрочной перспективе, будет являться как внутреннее потребление, так и значительное наращивание экспорта. С одной стороны, производство на душу населения бумажной продукции и продукции деревообработки в России по сравнению с другими странами находится на низком уровне, что означает возможность роста производства для удовлетворения спроса внутреннего рынка. В то же время тенденция замещения во многих секторах экономики дерева и бумаги альтернативными материалами (пластиковыми, металлом, композиционными материалами) и развитие информационных технологий будет ограничивать рост спроса на продукцию отрасли.

Ожидается, что устойчивый спрос на лесную продукцию будет предъявляться производителями мебели, на которую ожидается более интенсивное увеличение спроса, чем на остальную продукцию деревообработки. Отчасти это определяется тем, что замещение деревянной мебели изделиями из альтернативных материалов в данном сегменте будет идти несколько медленнее, что в свою очередь обусловлено ее некоторыми преимуществами с точки зрения экологичности, а также потребительскими предпочтениями.

Кроме того, ожидается рост спроса на продукцию лесопромышленного комплекса, созданную с использованием прорывных технологий. Развитие высоких технологий в строительстве привело к появлению «умных домов». Совместное использование современных информационных технологий и биотоплива (топливных пеллет) в индивидуальных отопительных системах позволяет повысить КПД сжигания данного вида топлива.

Развитию лесопромышленного комплекса также будет способствовать внедрение биотехнологий в производство. Крупные диверсифицированные биотехнологические предприятия, используя возобновляемые ресурсы, производят различные виды материалов и биотоплива. В мировой практике широкое применение находит получаемая из древесного сырья микрокристаллическая целлюлоза.

К основным факторам роста, определяющим развитие лесопромышленного комплекса по консервативному сценарию, относятся:

- реконструкция и увеличение уровня загрузки мощностей действующих деревообрабатывающих предприятий;

- развитие производства высокотехнологичной продукции целлюлозно-бумажной промышленности;

- модернизация действующих предприятий целлюлозно-бумажного комплекса;

- рост потребления бумаги и картона на душу населения до 50% от уровня потребления бумаги и картона на душу населения в странах ЕС.

Дополнительными факторами роста, определяющими развитие лесопромышленного комплекса по инновационному сценарию, являются:

- увеличение объемов жилищного строительства;

- ввод новых производственных мощностей с учетом реализации предполагаемых инвестиционных проектов;

- рост реального располагаемого дохода населения более высокими темпами, чем в варианте 1, обусловит рост потребления бумаги и картона на душу населения до уровня потребления бумаги и картона на душу населения в странах ЕС;

- увеличение спроса на продукцию целлюлозно-бумажного производства со стороны стран Азии.

Консервативный сценарий предполагает закрепление негативных тенденций в ЛПК, обусловленных ожидаемым ростом экспорта необработанной древесины, что может привести к переориентации лесозаготовительной отрасли на экспорт и сокращению инвестиционных проектов, направленных на производство продукции глубокой переработки древесины.

Без устранения сложившихся структурных ограничений темпы развития лесного комплекса в долгосрочной перспективе будут оставаться умеренными (рост в пределах

2-3% ежегодно, преимущественно за счет модернизации и дозагрузки имеющихся производственных мощностей) как по лесозаготовительному, так и по лесоперерабатывающему сегментам.

Инновационный сценарий предполагает, что рост производства продукции лесопромышленного комплекса обусловлен, прежде всего, следующими факторами:

реализацией перспективных инвестиционных проектов по технологической модернизации и новому строительству предприятий лесопромышленного комплекса;

дополнительным увеличением объемов инвестиций в основной капитал;

улучшением условий кредитования и лизинга деревообрабатывающего оборудования;

реализацией мер государственной поддержки отрасли, направленных на адаптацию отрасли к условиям ВТО и импортозамещение.

Комплексное решение вопросов повышения конкурентоспособности лесного комплекса Российской Федерации лежит в плоскости поощрения становления крупных игроков мирового уровня в отечественном ЛПК. Параллельно должны быть предприняты меры, направленные на существенное расширение объемов потребления лесобумажной продукции на внутреннем рынке и улучшение практики лесопользования и оборота лесных ресурсов.

В случае реализации мер поддержки лесного комплекса, способствующих своевременной реализации перспективных инвестиционных проектов по технологической модернизации и новому строительству предприятий лесопромышленного комплекса; дополнительному увеличению объемов инвестиций в основной капитал; улучшению условий кредитования и лизинга деревообрабатывающего оборудования, адаптацию отрасли к условиям ВТО и обеспечивающих импортозамещение ежегодный рост производства в лесопромышленном комплексе составит порядка 4 процентов.

Комплексное развитие отрасли позволит существенно увеличить спрос на продукцию деревообработки на внутреннем рынке. По показателям потребления может быть достигнут текущий количественный и качественный уровень западноевропейских стран.

По инновационному варианту увеличится доля российского лесного комплекса и в мировой торговле. Повысится доля продукции добавленной стоимости (фанера, плиты ДВП и ДСП, товарная целлюлоза). Ожидается последовательное импортозамещение на внутреннем рынке.

Объем перевалки лесных грузов в морских портах России за 2012 год составил 5,9 млн.тонн. Основная доля (более 50%) перегрузки лесных грузов на экспорт приходится на Дальневосточный бассейн.

Данные, характеризующие объемы перевалки лесных грузов в распределении по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 года, представлены в Таблице П10.

Таблица П10

Распределение объемов перевалки лесных грузов  
по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г.

млн. т

Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Всего</b>	<b>5,9</b>	<b>8,1</b>	<b>9,5</b>	<b>12,3</b>	<b>17,8</b>	<b>21,0</b>	<b>27,5</b>
в том числе							
Арктический	0,9	1,0	0,9	1,0	1,5	1,0	2,1
Балтийский	0,5	0,9	0,8	2,3	1,3	2,7	3,1
Азово-Черноморский	0,9	1,4	1,9	1,9	3,6	3,0	5,3
Каспийский	0,4	0,6	0,8	0,6	1,2	0,7	1,5
Дальневосточный	3,2	4,2	5,1	6,5	10,2	13,6	15,5
<b>Экспорт</b>	<b>4,9</b>	<b>7,1</b>	<b>8,3</b>	<b>11,1</b>	<b>16,3</b>	<b>19,6</b>	<b>25,6</b>
в том числе							
Арктический	0,4	0,5	0,4	0,4	0,9	0,3	1,3
Балтийский	0,5	0,8	0,6	2,3	1,3	2,7	3,1
Азово-	0,9	1,5	2,1	1,9	3,6	3,0	5,3

Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
Черноморский							
Каспийский	0,4	0,6	0,7	0,6	1,1	0,7	1,4
Дальневосточный	2,7	3,7	4,5	5,9	9,4	12,9	14,5
Импорт	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
в том числе							
Арктический	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каботаж	1,0	1,0	1,2	1,2	1,5	1,4	1,9
в том числе							
Арктический	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8
Балтийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Каспийский	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
Дальневосточный	0,5	0,5	0,6	0,6	0,8	0,7	1,0

### Металлы не в деле

В позицию «металлы не в деле» входят черные металлы (сталь, прокат, чугун, лом черных металлов, трубы) и цветные металлы (алюминий, медь, никель, свинец, олово и др.).

### Черная металлургия

Мировое производство стали достигло 1 548 тыс. тонн в 2012 году, что на 1,2 % больше по сравнению с 2011. Рост объемов производства был получен главным образом за счет Азии и Северной Америки, в то время как производство сырой стали в странах ЕС и Южной Америки уменьшилось в 2012 году по сравнению с 2011 г.

Основные производители стали – Китай (683 млн. тонн), Япония, США, Россия (около 75 млн. тонн), Индия, Ю. Корея, Германия, Украина, Бразилия, Турция.

На долю десяти крупнейших производителей приходится 81% выплавленной в мире стали.

На первом месте по производству стали находится Китай, доля которого составляет более 45% от объема выплавки стали в мире. За последние тридцать лет производство стали в этой стране выросло в 18 раз. На втором месте Япония, несмотря на всю мощь своего автопрома, отстает от Китая в 6 раз. Доля Японии в мировом выпуске стали 7%. На третьем месте расположились США с 6% стали, выплавленной на планете. Следом за США – еще один источник роста мировой экономики – Индия. Россия замыкает первую пятерку мировых лидеров сталелитейного рынка с почти 75 млн. тонн стали и долей на рынке 5,0%. В западных странах отрасль по-прежнему остается сильно недозагруженной, а рекордные показатели обеспечивают развивающиеся страны и в наибольшей степени – Китай. На долю организации БРИК (Бразилия, Россия, Индия, Китай. Образована в 2005 г.) на металлургическом рынке приходится почти 60% выпуска стали в мире. Остальные три страны-лидера относятся к категории развивающихся стран: Ю. Корея, Турция, Украина. Благодаря БРИК и др. развивающимся странам мировой выпуск стали достиг высокого уровня.

Ежегодное мировое производство чугуна составляет около 930 млн. тонн. Крупнейшие производители чугуна в мире: Китай (св. 470 млн. тонн), Япония, Россия (менее 50 млн. тонн), Бразилия, США, Ю. Корея, Украина, Германия, Индия и Франция.

### Цветная металлургия

В 2011-2012 гг. по всем цветным металлам наблюдался рост производства.

Мировое производство алюминия составило 43,4 млн. тонн, рафинированной меди – 19,63 млн. тонн, цинка – 13,06 млн. тонн, свинца – 10,37 млн. тонн.

Одним из главных производителей и потребителей цветных металлов в мире является Китай. Данная страна наращивает производство цветных металлов темпами, превышающими средне-мировые. Китай увеличил суммарное производство цветных металлов до 34,2 млн. тонн.

Ниже представлены объемы производства цветных металлов крупнейшими компаниями в мире.

Таблица П11

**Производство цветных металлов крупнейшими частными компаниями мира**

Компания	2011 г., тыс. т	в % к 2010 г.
<b>Алюминий</b>		
РУСАЛ	4123,0	101,0
RioTinto	3824,0	100,9
Alcoa	3775,0	105,3
NorskHydro	1982,0	140,1
BHPBilliton	1246,0	100,2
<b>Медь</b>		
Codelco	1796,0	102,0
Freeport-McMoRan Copper& Gold	1674,0	94,4
BHP Billiton	1046,5	94,0
Grupo Mexico	790,1	112,6
Xstrata	650,9	91,0
Antofagasta	640,5	122,9
Southern Peru Copper	587,5	122,8
Норильскийникель	377,9	97,2
Boliden	335,8	110,7
Rio Tinto	334,4	85,1
Kazakhmys	300,5	92,2
Vale	302,0	145,7
First Quantum Minerals	265,6	82,2
<b>Никель</b>		
Норильскийникель	295,1	99,2
Vale	242,0	135,1
BHP Billiton	144,7	84,7
Xstrata	105,9	114,9
Eramet	54,4	99,3
<b>Цинк</b>		
Nyrstar	1125,0	104,6
Xstrata	737,6	96,3
Boliden	460,6	100,9

Крупнейшими экспортерами алюминия выступают Россия, Австралия, Китай, Канада. Кроме перечисленных стран в десятку ведущих стран – экспортеров данного металла входят Мозамбик и ЮАР.

Основными производителями меди являются США, Перу, Республика Конго и Китай.

Продукция, выпускаемая российскими предприятиями черной металлургии, реализуется машиностроительным и строительным организациям, а также экспортируется за рубеж.

Существует несколько разновидностей предприятий черной металлургии:

- металлургические предприятия полного цикла (занимаются производством чугуна, стали и проката);
- предприятия передельной металлургии (предприятия без выплавки чугуна);
- предприятия малой металлургии (машиностроительные заводы, занимающиеся выпуском стали и проката).

На сегодняшний день в России существуют 3 металлургические базы:

- Уральская металлургическая база;
- Центральная металлургическая база;
- Сибирская металлургическая база.

Уральская металлургическая база занимается производством на основе железной руды, добытой в следующих месторождениях:

- Качканарские месторождения;
- Курская магнитная аномалия;
- Кустанайские месторождения (Казахстан).

Центральная металлургическая база занимается производством на основе железной руды, добытой в следующих месторождениях:

- Курская магнитная аномалия;
- месторождения Кольского полуострова.

Сибирская металлургическая база занимается производством на основе железной руды, добытой в следующих месторождениях:

- месторождения Горной Шории;
- Абаканские месторождения;
- Ангаро-Илимские месторождения.

Таблица П12

**Производство черных металлов крупнейшими компаниями**

Компания	2011 г. тыс. тонн	в % к 2010 г.
<b>Северсталь</b>		
Чугун	8815,1	101,4
Сталь	11354,7	102,4
<b>Evrast Group</b>		
Чугун	10337,0	101,1
Сталь	12125,0	101,4
Прокат	10942,0	100,8
<b>НЛМК</b>		
Чугун	9793,0	105,7
Сталь	9760,0	105,1
Прокат	9206,0	105,1
<b>ММК</b>		
Чугун	9496,0	102,8
Сталь	11724,0	102,7
<b>Товарная металлопродукция</b>	10646,0	103,9
<b>Металлоинвест</b>		
Чугун	2458,0	93,9
Сталь	5819,0	95,6
<b>Мечел</b>		
Чугун	3728,0	89,9
Сталь	6118,0	100,7

Источник: Данные компаний

**Российские предприятия цветной металлургии**

Цветная металлургия включает в себя следующие производственные процессы:

- добыча и обогащение руд цветных металлов;
- выплавка цветных металлов и их сплавов. Существует два типа цветных металлов: тяжелые (медь, цинк, свинец, никель, олово) и легкие (алюминий, магний, титан).

Расположение предприятий цветной металлургии зависит от следующих факторов:

- сырьевой (близость к сырьевым источникам; это самый важный фактор);
- природный;
- топливно-энергетический;
- экономический.

Предприятия по производству тяжелых цветных металлов размещаются в непосредственной близости к районам добычи сырья, так как для данного производства не требуется большого количества энергии. Предприятия же по производству легких цветных металлов нуждаются в большом количестве электроэнергии, поэтому размещаются у источников дешевой энергии.

Рост производства алюминия в России в 2011-2012 гг. обеспечивался как за счет внешнего, так и за счет внутреннего рынка. Внутренний спрос также характеризовался преимущественно положительной динамикой. Рост производства плоского алюминиевого проката составил за год 26,7%, прутков и профилей – 18,4%. Вместе с тем производство фольги сократилось на 3,2%.

Выпуск меди в 2011 г. вырос на 1,1%. В 2010 г. рост производства меди составлял 4,6%.

Рост производства меди, в основном, стимулировался внутренним спросом на первичный металл, тогда как экспорт в 2011 г. снизился. В то же время производство некоторых видов медного проката выросло, что свидетельствует о спросе со стороны отечественных перерабатывающих заводов. В частности, производство медной проволоки выросло в полтора раза. Правда одновременно с этим сократился выпуск медных профилей и прутков на 8% и медных плит на 4,5%.

В 2011 г. производство никеля в России выросло на 0,9%. В 2010 г. рост производства составлял 2,7%. Рост производства никеля в 2011 г. был в основном обеспечен внутренним рынком, который отчасти можно оценить по производству нержавеющей стали. Производство нержавеющей стали в России в 2011 г. увеличилось на 10,2% до 134,5 тыс. тонн. В то же время экспорт никеля сократился.

В целом за 2011 г. производство цинка выросло на 2,8%. Рост производства цинка обеспечивался внутренним спросом, тогда как его экспорт снижался.

Основные потребители цинка на внутреннем рынке – металлургические комбинаты, производящие оцинкованный прокат и прокат с полимерным покрытием. Суммарный выпуск этой продукции у трех крупнейших комбинатов (ММК, Северсталь и НЛМК) составил в 2011 г. 2,8 млн. тонн, что на 11,3% больше, чем в 2010 г.

По данным Росстата, в 2012 году производство алюминия в России снизилось на 1,7 %, никеля – на 3,7 %, меди – на 5,3 %, цинка – увеличилось на 1,2 % по сравнению с 2011 годом.

По данным ФТС России, в 2012 году увеличила экспорт меди на 39,6% по сравнению с 2011 годом - до 254 тысяч тонн (против 182,2 тысячи тонн). Физические объемы экспорта никеля в отчетный период выросли на 11,7% - до 219 тысяч тонн со 196 тысяч тонн. Практически весь экспорт меди и никеля осуществлялся в страны дальнего зарубежья. В страны СНГ было поставлено всего 8,9 тысячи тонн меди и 0,5 тысячи тонн никеля.

Экспорт алюминия из России за 2012 год увеличился на 1,6% и составил 3,474 миллиона тонн по сравнению с показателем 2011 года – 3,419 миллиона тонн. Экспорт алюминия в страны дальнего зарубежья вырос на 0,7% - до 3,399 миллиона тонн. В страны СНГ реализация выросла в 1,8 раза - до 75,9 тысячи тонн алюминия.

На фоне ухудшения конъюнктуры мирового рынка металлов в отечественной металлургии происходит активизация экспортных поставок. Не находя должного спроса внутри страны российские металлургические компании пытаются увеличить объемы поставок российских металлов на мировой рынок.

Активное участие России в международной торговле металлами началось в первой половине 1990-х гг. Россия стала одним из главных поставщиков черных металлов на большинстве региональных рынков в Китае, Юго-Восточной Азии, Европе, Северной Америке и на Ближнем Востоке. В середине 2000-х гг. Россия достигла максимального уровня экспорта листового проката в целом и его типов, чугуна, стальных труб и др.

Импорт черных металлов долгое время осуществлялся Россией в весьма ограниченных объемах. Завозились в первую очередь трубы большого диаметра, не производившиеся в России, а также дефицитные ферросплавы.

В середине 2000-х гг. значительно вырос импорт листового проката, особенно с покрытиями и легированного, в основном за счет закупок в странах дальнего зарубежья. Этому способствовало развитие автосборочных производств зарубежных компаний в России, для которых они предпочитали завозить металл своих традиционных поставщиков. Строительный бум трехкратно увеличил ввоз сортового проката из Украины, Белоруссии и Молдавии. В начале 2000-х гг. стали расти закупки стальных труб, достигшие нового максимума. Несмотря на решение ассортиментной проблемы, российские производители труб на внутреннем рынке в ряде случаев проигрывали европейским по качеству, а украинским и китайским по цене.

В 2008 и, особенно, 2009 гг. под воздействием кризиса ввоз черных металлов резко сократился, однако уже в 2010 г. практически вернулся к прежним максимумам.

Удельный вес черных металлов в товарном импорте России на протяжении всего этого времени был стабильным, находясь в пределах 4-5%.

В настоящее время Россия входит в пятерку крупнейших в мире экспортеров черных металлов по стоимости (без учета руд и лома) и главных поставщиков стальной продукции.

Россия традиционно входит в число основных поставщиков чугуна на мировой рынок. В 1990-е гг. за лидерство в этой области Россия конкурировала с Бразилией и Китаем. В 2009-2010 гг. Россия занимала первое место по экспорту чугуна, значительно опережая Бразилию. В мировой торговле чугуном на Россию с середины 2000-х гг. приходится 30-35% физического объема.

Чугун из России поступает на все важнейшие региональные рынки: североамериканский, европейский, восточноазиатский, а также на Ближний Восток, в Юго-Восточную Азию и страны СНГ. Стабильно в большом количестве российский чугун поступает:

- в Европе - в Италию, Германию, Испанию, Бельгию, Польшу, Францию;
- в Северной Америке - в США;
- в Восточной Азии - в Республику Корею, Тайвань, Японию;
- на Ближнем Востоке - в Турцию и Саудовскую Аравию;
- в СНГ - в Белоруссию и Украину.

На мировом рынке прямо восстановленного железа (получение железа из руды, минуя доменный процесс) Россия стала заметна в 2000-е гг. Создание мощностей по выпуску товарного горячебрикетированного железа на Лебединском ГОКе (2 линии, в 2001 и 2007 гг.) привело к значительному увеличению экспорта. В настоящее время Россия обеспечивает около 30% мирового экспорта (примерно 2 млн. тонн в год).

Главными рынками сбыта являются Европа (Испания, Италия и др.), Восточная Азия (Республика Корея, КНР). Украина и Турция.

Со второй половины 1990-х гг. Россия входит в число ведущих экспортеров стального лома. В 1998-2000 и 2004-2005 гг. Россия занимала первое место в мире, но уступила его США. Главными направлениями вывоза стального лома из России являются Турция, Белоруссия, Западная Европа (Испания) и Республика Корея.

Для мирового рынка черной металлургии наибольшее значение имеют стальные полуфабрикаты, реализуемые Россией. Российские стальные полуфабрикаты обладают высокой конкурентоспособностью, основывающейся на самых низких в мире издержках производства жидкой стали. В 2010 г. поставки стальных полуфабрикатов достигли рекордной отметки 16 млн. тонн, что составило почти четверть выплавки стали и 28% производства готового проката.

Основными рынками сбыта российских стальных полуфабрикатов являются Ближний Восток (25-30%), Европа (25%), Юго-Восточная Азия (20%) и Восточная Азия (10-15%).

В число крупных покупателей российских стальных полуфабрикатов в последние годы входят:

- на Ближнем Востоке – Иран и Турция, а также Египет, Иордания, ОАЭ, Саудовская Аравия, Сирия;
- в Европе – Бельгия, Италия и Дания, а также Великобритания, Германия, Чехия;
- в Юго-Восточной Азии – Тайвань и Республика Корея;
- в других регионах – США и Украина.

С начала 1990-х гг. Россия стабильно входит в число ведущих мировых экспортеров стального проката. Конкурентоспособность России на мировом рынке проката опирается на низкие издержки производства стали. Узким местом является слабое вовлечение российских предприятий в международные металлургомашиностроительные производственные цепочки, в рамках которых происходит значительная часть торговли прокатом. В 2010 г. российские поставки листового проката на мировой рынок составили 10 млн. т. Российский листовой прокат поставляется почти в 100 стран мира. Ведущими странами – импортерами являются:

- на Ближнем Востоке – Иран, Турция, Египет, Марокко, Израиль;
- в Европе – Италия, Германия, Бельгия, Польша, Великобритания, Испания;
- в СНГ – Белоруссия, Украина, Узбекистан, Казахстан, Азербайджан;
- в АТР – Индия, Вьетнам;
- в других регионах – Бразилия, США.

Экспорт сортового проката из России находился на максимальном уровне в середине 1990-х гг. (примерно 5,5 млн. тонн в год), впоследствии снизившись до 3,5 –

4 млн. тонн в год. Развитию экспорта препятствует рост внутреннего рынка, остающегося дефицитным по ряду важных товарных позиций, и недостаток мощностей производителей.

Главными странами-импортерами сортового проката из России выступают Казахстан, Иран, Белоруссия, Германия, Украина, Гонконг, Бельгия и Туркмения.

В 1990-е гг. по экспорту стальных труб Россия находилась только в конце второго десятка стран. Значительные инвестиции в отрасль позволили российским предприятиям освоить выпуск современной конкурентоспособной продукции и расширить производство, что привело к росту экспортного потенциала. В первой половине 2000-х гг. экспорт труб из России быстро рос, вследствие чего страна вошла в десятку ведущих мировых поставщиков и закрепились на многих региональных рынках.

С 2004 г. экспорт стальных труб из России находится в пределах 1,4-1,7 млн. тонн в год. Выбивается из этого диапазона только 2010 г. (1,2 млн. тонн), когда резкий рост внутреннего потребления сократил экспортные возможности предприятий. Главным рынком сбыта российских труб являются страны СНГ (Белоруссия, Казахстан, Узбекистан, Туркмения и др.). Важными направлениями экспорта выступают страны ЕС и США. До кризиса в значительных объемах осуществлялись поставки в страны Персидского залива, однако спрос с их стороны, в том числе и на российскую продукцию, еще не восстановился.

На мировом рынке ферросплавов Россия входит в число ведущих поставщиков. Наиболее заметны позиции России в экспорте ферросилиция, ферротитана (2-е место), феррохрома и ферромolibдена (4-5 место).

Основными рынками сбыта российских ферросплавов являются Европа (25-30%), Восточная Азия (20-30%) и Северная Америка (15-20%). На уровне стран крупнейшими импортерами выступают США, Республика Корея, Япония, Нидерланды (в значительной степени для реэкспорта) и Турция, крупными - Германия, Италия, Швеция, Финляндия, Чехия, Франция, Белоруссия, Украина, Индия, Тайвань.

Металлы и изделия из них являются второй по значению товарной группой (после продукции ТЭК) в российском экспорте.

В 2011 г. Россия экспортировала на внешний рынок 35,35 млн. тонн черных металлов; 3,42 млн. тонн - алюминия необработанного; 0,18 млн. тонн - рафинированной меди; 0,19 млн. тонн - никеля. В 2012 году экспорт черных металлов из России вырос на 10,4% - до 39,24 млн. тонн.

Из общего количества экспортируемых Россией металлов в 2012 г. около 90% (35,03 млн. тонн) было перевезено морским транспортом, в том числе около 83% (33,5 млн. тонн) - через порты России. В общем объеме перевалки металлов не в деле в отечественных морских портах в 2012 г. на черные металлы приходилось 77%, цветные - 12%, металлолом - 11%.

Данные, характеризующие объемы перевалки металлов не в деле в распределении по видам перевозок и морским бассейнам, представлены в таблице П13.

В 2012 г. отечественные порты Балтийского бассейна перегрузили 10,4 млн. тонн металлов не в деле; по прогнозу в 2030 г. перегрузят 20-30 млн. тонн. Основными портами бассейна, перегружающими металлы на экспорт, являются: Санкт-Петербург (2012 г. - 7,9 млн. тонн), Калининград (2012 г. - 1,2 млн. тонн), Усть-Луга (2012 г. - 1,2 млн. тонн).

Российские порты Черноморского бассейна перевалили в 2012 г. 12,5 млн. тонн металлов не в деле. Основным портом бассейна, перегружающим металлы, является Новороссийск (2012 г. - 9,7 млн. тонн).

На Каспийском бассейне основной объем перевалки металлов приходится на порт Астрахань (2012 г. - 1,9 млн. тонн).

Отечественные порты Дальневосточного бассейна в 2012 г. перегрузили 6,9 млн. тонн. Основными портами бассейна, перегружающими металлы, являются Владивосток (2012 г. - 1,6 млн. тонн), Находка (2012 г. - 4,3 млн. тонн).

Металлургические компании России экспортируют свою продукцию через морские порты и входят в капитал стивидорных компаний, чтобы контролировать перевалку своих грузов.

Компании НЛМК принадлежит «Туапсинский морской порт». Она же является одним из владельцев «Таганрогского морского торгового порта», а также ГК «Морской порт Санкт-Петербург» и «Универсальный перегрузочный комплекс» в п. Усть-Луга.

Трубная металлургическая компания (ТМК) на четверть владеет Волгоградским речным портом.

«Северстали» принадлежит Череповецкий порт и стивидор ЗАО «Нева-Металл» в Санкт-Петербургском порту.

Основной «морской» актив ЕВРАЗ – «Находкинский морской торговый порт», который компания приобрела еще в 2011 г. А в 2010-м металлурги инвестировали около 60 млн. рублей в обновление его мощностей.

Виды на портовый бизнес имеет и «Металлоинвест». До недавнего времени его транспортное подразделение занималось в основном железнодорожными перевозками, однако весной 2011 г. появилась информация о том, что компания предполагает строительство терминала в порту. Мощность терминала: сталь – 4,4 млн. тонн в год, ЖРС и ЖРК – 15,0 млн. тонн в год.

В перспективе Россия будет продолжать играть одну из важных ролей на мировом рынке черных металлов, в первую очередь как их поставщик. Благодаря высокой обеспеченности сырьем, наличию относительно дешевых энергоресурсов и выходов на разные региональные рынки, Россия выступает одним из наиболее перспективных поставщиков черных металлов на мировой рынок. Благодаря вступлению России в ВТО расширятся рынки сбыта и будут ликвидированы антидемпинговые и заградительные меры для российской металлопродукции. Одновременно, по мере дальнейшей интеграции в систему международного разделения труда, будет возрастать и значение России как покупателя черных металлов, причем более высокими темпами, чему будет способствовать, в том числе, активное освоение российского рынка зарубежными машиностроительными корпорациями.

Объем перевалки металлов не в деле через порты России достигнет к 2030 году 68-85 млн.тонн, или увеличится в 2,0-2,5 раза.

Таблица П13

Распределение объемов перевалки металлов не в деле по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г.

млн. т

Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Всего</b>	<b>33,3</b>	<b>33,6</b>	<b>34,0</b>	<b>51,2</b>	<b>55,0</b>	<b>67,8</b>	<b>85,1</b>
в том числе							
Арктический	1,1	1,5	1,5	2,3	1,9	2,6	2,4
Балтийский	10,5	10,2	10,2	13,7	14,5	20,4	30,2
Азово-Черноморский	12,4	11,8	12,2	17,5	16,7	25,4	27,3
Каспийский	2,4	3,0	3,0	6,3	7,3	6,4	7,2
Дальневосточный	6,9	7,1	7,1	11,4	14,6	13,0	18,0
<b>Экспорт</b>	<b>31,7</b>	<b>31,1</b>	<b>31,3</b>	<b>48,2</b>	<b>50,8</b>	<b>64,3</b>	<b>80,3</b>
в том числе							
Арктический	0,6	0,8	0,6	1,5	0,5	1,8	0,8
Балтийский	10,1	9,8	9,8	13,2	13,8	19,9	29,3
Азово-Черноморский	11,9	10,9	11,5	16,4	15,6	24,4	26,2
Каспийский	2,4	2,9	2,7	6,2	7,0	6,3	6,8
Дальневосточный	6,7	6,7	6,7	10,9	13,9	11,9	17,2
<b>Импорт</b>	<b>1,0</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>	<b>2,0</b>	<b>2,5</b>	<b>2,1</b>	<b>2,6</b>
в том числе							
Арктический	0,0	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6
Балтийский	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,5	0,6
Азово-Черноморский	0,5	0,5	0,6	0,6	0,9	0,6	0,9
Каспийский	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Дальневосточный	0,1	0,3	0,3	0,4	0,5	0,4	0,5
<b>Каботаж</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>1,7</b>	<b>1,4</b>	<b>2,2</b>
в том числе							
Арктический	0,5	0,3	0,6	0,3	0,8	0,2	1,0
Балтийский	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,3
Азово-Черноморский	0,0	0,4	0,1	0,5	0,2	0,4	0,2
Каспийский	0,0	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1	0,4
Дальневосточный	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,7	0,3

### Грузы в контейнерах

В настоящее время в мире в контейнерах перевозится более 60% грузов, пригодных для этого способа транспортировки. А контейнеризация генеральных грузов в мировой практике составляет практически 100%.

Общемировой ежегодный рост объема контейнерных перевозок составляет около 10%. Такая положительная динамика не только сохранится, но и будет нарастать.

Мировой рынок контейнерных перевозок является одним из наиболее динамично развивающихся. Несмотря на кризисные явления, затронувшие мировую экономику в целом и значительно снизившие грузопотоки, в том числе и контейнерных грузов, уже сейчас наблюдается восстановление регулярных контейнерных линий и постепенный рост грузооборота (рис. 3).

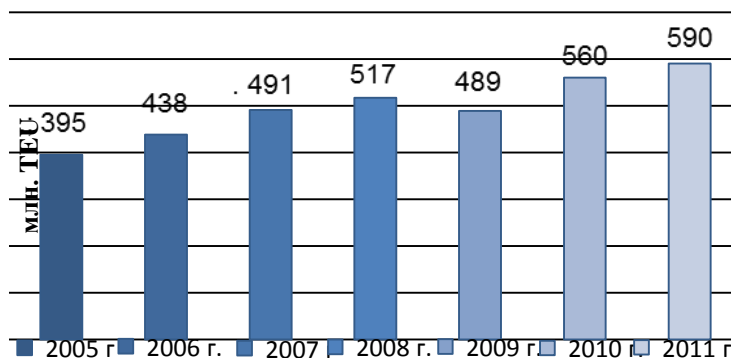


Рис. 3 Мировой объем контейнерных перевозок в 2005-2011 гг.

Лидерами контейнерных перевозок в мире являются приблизительно 20 компаний, самыми крупными из которых остаются MaerskSeaLand с долей мирового рынка в 16% и MSK, удерживающая около 10% всех осуществляемых в мире морских грузоперевозок.

Одним из основных факторов, влияющим на развитие международного рынка контейнерных перевозок, является принятие в целом ряде стран транспортных стратегий, направленных на увеличение контейнеризации, что, в свою очередь, продиктовано требованиями экологии, безопасности, социальными составляющими.

Таблица П14

Рейтинг крупнейших контейнерных портов мира по итогам 2012 г.

Порт	млн. TEU
Шанхай	32,53
Сингапур	31,7
Гонконг	23,5
Шэньчжэнь	22,94
Пусан	22,49
Нинбо	16,83
Гуанчжоу	15,2
Циндао	14,5
Дубай	13,4
Тяньцзинь	12,3

\* Порт Роттердам в 2012 году потерял свои позиции и отдал 10-е место китайскому Тяньцзинь. По итогам 2012 года контейнерооборот Роттердама составил 11,9 млн. TEU.

В настоящее время 30% всего мирового контейнерооборота приходится на порты Китая.

Всемирный контейнерный бум совпал по времени с развалом Советского Союза. На тот момент контейнерная инфраструктура страны была вполне современной. Специализированные терминалы работали во всех крупных портах. Однако, их пропускная способность отвечала лишь требованиям того времени, когда потоки контейнеров в портах измеряли десятками тысяч, в то время, как сейчас китайские и европейские порты обрабатывают десятки миллионов контейнеров ежегодно.

Россия упустила создание новой отрасли грузоперевозок. На сегодняшний день уровень контейнеризации грузоперевозок в России в 5 раз ниже европейского и североамериканского. Доля контейнеропригодных грузов в стране составляет 30%, а всеми видами транспорта перевозится 3,5%.

Процесс перехода на контейнерные перевозки в России отстает от мирового уровня.

В настоящее время факторами, сдерживающими развитие контейнерных перевозок в России, являются:

- отсутствие в России современных логистических складских терминалов, призванных обеспечить комплектацию контейнеров;
- недостаточная пропускная способность морских портов, в особенности контейнерных терминалов;
- устаревшие суда-контейнеровозы;
- недостаток подвижного состава (фиттинговых платформ для перевозки контейнеров по железной дороге) и контейнерного оборудования;
- нестабильность организации перевозок транзитных контейнеров по Транссибу;
- нехватка контейнерных перегрузочных мощностей на железных дорогах для работы с 20-футовыми и 40-футовыми контейнерами;
- недоработки в тарифной политике;
- недостаточное нормативно-правовое регулирование по контейнерам в морских портах, особенно по международному транзиту.

На сегодняшний день реализуется ряд крупных проектов по строительству и модернизации инфраструктуры для перевалки контейнеров в российских портах.

Национальная контейнерная компания (НКК) управляет действующими терминалами – Первым контейнерным терминалом (ПКТ) в Санкт-Петербурге и контейнерным терминалом в п. Новороссийск (НУТЭП), а также реализует проект строительства Балтийского контейнерного терминала в Усть-Луге.

Стратегической целью НКК является создание единой национальной транспортной группы, управляющей инфраструктурой обслуживания не менее 40% контейнерного потока России. Для этого предполагаются масштабные инвестиции во все терминалы группы.

Компании «Н-Транс» принадлежит 25% рынка контейнеров в порту Санкт-Петербург, где она управляет двумя контейнерными терминалами – «Петролеспорт» и «Моби-Дик».

На Дальнем Востоке крупнейший терминал «Восточная стивидорная компания» (ВСК), расположенный на территории Восточного порта, находится в совместном управлении «Н-Транс» и DubaiPortWorld (DPW).

За последние шесть лет темпы роста оборота контейнеров в морских портах России демонстрируют положительную динамику.

Объем перевалки внешнеторговых грузов в контейнерах за эти годы увеличился в 2,25 раза – с 18,94 млн. тонн в 2005 г. до 42,7 млн. тонн в 2012г. Потоки импортных грузов в контейнерах растут быстрее экспортных. Так, в 2012г. импорт грузов в контейнерах через порты России составил около 60% от объема их внешнеторговых перевозок.

Главной причиной роста контейнерных перевозок в России является активизация международной торговли, особенно в части импорта потребительских товаров – от продуктов питания до автомобильной техники.

В перспективе можно ожидать относительно высокие темпы роста контейнерного потока по сравнению со среднегодовыми темпами прироста внешнеторгового грузооборота Российской Федерации, что станет следствием изменения структуры экспорта, повышения уровня контейнеризации российских внешнеторговых грузов, а также роста пропускной способности контейнерных терминалов в отечественных портах.

Восстановление и рост контейнерных перевозок в России сопровождается развитием контейнерных терминалов – модернизацией и повышением пропускной способности существующих и строительством новых.

Данные, характеризующие объемы перевалки грузов в контейнерах через порты России в период до 2030 г., представлены в таблице П15.

Распределение объемов перевалки грузов в контейнерах  
по видам перевозок и морским бассейнам в период до 2030 г.

млн. т

Бассейны	2012 г. отчет	2015 г. прогноз		2020 г. прогноз		2030 г. прогноз	
		En	Inn	En	Inn	En	Inn
<b>Всего</b>	<b>42,7</b>	<b>48,3</b>	<b>50,5</b>	<b>90,5</b>	<b>106,8</b>	<b>135,5</b>	<b>183,0</b>
в том числе							
Арктический	1,7	2,0	2,0	4,4	3,0	5,4	4,9
Балтийский	24,6	26,0	26,0	43,6	57,5	72,1	97,9
Азово-Черноморский	6,1	6,8	8,0	18,4	18,6	22,3	32,0
Каспийский	0,1	1,0	1,5	4,0	3,0	5,1	7,3
Дальневосточный	10,2	12,5	13,0	20,1	24,7	30,6	40,9
<b>Экспорт</b>	<b>13,0</b>	<b>15,5</b>	<b>16,8</b>	<b>36,4</b>	<b>45,5</b>	<b>57,4</b>	<b>95,4</b>
в том числе							
Арктический	0,1	0,3	0,3	1,3	0,5	1,5	0,9
Балтийский	8,7	9,1	9,1	17,1	24,9	30,0	52,4
Азово-Черноморский	2,5	3,2	4,0	8,9	11,2	11,1	21,1
Каспийский	0,0	0,2	0,7	1,5	2,0	2,5	4,6
Дальневосточный	1,7	2,7	2,7	7,6	6,9	12,3	16,4
<b>Импорт</b>	<b>24,5</b>	<b>27,4</b>	<b>28,1</b>	<b>43,3</b>	<b>52,2</b>	<b>66,0</b>	<b>76,8</b>
в том числе							
Арктический	0,1	0,2	0,2	1,0	0,2	1,2	0,4
Балтийский	15,9	16,8	16,8	22,1	32,5	37,0	45,4
Азово-Черноморский	3,6	3,6	4,0	9,5	7,4	11,2	10,9
Каспийский	0,0	0,7	0,8	2,5	1,0	2,6	2,7
Дальневосточный	4,9	6,1	6,3	8,2	11,1	14,0	17,4
<b>Каботаж</b>	<b>5,1</b>	<b>5,3</b>	<b>5,6</b>	<b>10,8</b>	<b>9,1</b>	<b>12,1</b>	<b>10,8</b>
в том числе							
Арктический	1,5	1,5	1,5	2,1	2,3	2,7	3,6
Балтийский	0,0	0,1	0,1	4,4	0,1	5,1	0,1
Дальневосточный	3,6	3,7	4,0	4,3	6,7	4,3	7,1

В 2012 г. объем перевалки импортных грузов в контейнерах в морских портах России составил 24,5 млн. тонн. Ожидается, что к 2030 г. он возрастет в 2,5-3 раза.

Объем перевалки экспортных грузов в контейнерах увеличится с 13,0 млн. тонн в 2012 г. до 57-95 млн. тонн к 2030 г.

Значительными темпами перевалка грузов в контейнерах будет развиваться в Балтийском бассейне. В настоящее время доля данного бассейна в перевалке внешнеторговых грузов в контейнерах составляет 57%. Основным портом бассейна, перегружающим грузы в контейнерах, является порт Санкт-Петербург (2012 г. – 23,0 млн. тонн).

В порту Санкт-Петербург планируется дальнейшее развитие контейнерного терминала ОАО «Петролеспорт», включая строительство площадок для рефрижераторных контейнеров. В настоящее время мощность терминала позволяет осуществлять перевалку 1 млн. TEU ежегодно. Инвестиционная программа ОАО «Петролеспорт» предполагает увеличение мощности контейнерного терминала до 2,3 млн. тонн.

На территории четвертого грузового района Большого порта Санкт-Петербург построен новый комплекс контейнерного терминала ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург». Введенный в эксплуатацию в 2011 г., в настоящее время терминал обладает возможностями для обработки до 500 000 TEU в год. Дальнейшее развитие терминала связано с реализацией проекта строительства второй очереди (начало строительства в 2014 г.) с последующим наращиванием пропускной способности до 1,9 млн. TEU в год. В рамках программы развития контейнерного терминала рассматривается возможность строительства причалов и образования новых территорий, в том числе с применением механизмов государственно-частного партнерства с привлечением государственных средств.

Инвестиционная программа Первого Контейнерного Терминала (ПКТ), являющегося лидером в области обработки контейнерных грузов в России и на Балтийском море, предусматривает увеличение его пропускной способности до 1,4 млн. TEU к 2014 г. за счет расширения складской территории при более экономичном ее использовании путем увеличения ярусности постановки контейнеров. Сейчас пропускная способность терминала составляет 1,1 млн. TEU в год.

На южном побережье Финского залива строится многофункциональный морской перегрузочный комплекс (ММПК) «Бронка», включающий в себя три специализированных комплекса: контейнерный терминал, терминал накатных грузов, логистический центр. Пропускная способность I очереди ММПК «Бронка» позволит обрабатывать 1,45 млн. TEU в год. В дальнейшем планируется увеличение мощности комплекса до 1,9 млн. TEU.

В порту Усть-Луга реализуется проект строительства терминала (Усть-Лужский Контейнерный Терминал (УЛКТ)) - первого в России глубоководного контейнерного терминала, обладающего уникальными преимуществами по сравнению с другими портовыми комплексами Северо-Западного региона. УЛКТ расположен за пределами городской территории, поэтому его работа и развитие не ограничены инфраструктурными и экологическими факторами.

Строительство УЛКТ реализуется в три стадии. Первая очередь введена в эксплуатацию в 2011 г. Пропускная способность – 440 000 TEU. На втором этапе (2012-2015 гг.) пропускная способность будет доведена до 1,55 млн. TEU. Полного развития терминал достигнет к 2025 г., когда его пропускная способность составит порядка 3 млн. TEU. Развитие терминала позволит удовлетворить растущий спрос на перевалку контейнерных грузов, снять проблему перегруженности порта Санкт-Петербург, а также снизить зависимость российских грузополучателей от портов Финляндии и стран Балтии.

Благодаря наличию достаточных глубин у причалов УЛКТ сможет принимать как фидерные суда из портов Европы, так и прямые океанские лайнеры из стран Азии и Америки.

Балтийские порты Санкт-Петербург и Усть-Луга в настоящее время обрабатывают 50% контейнеров с российскими внешнеторговыми грузами благодаря близости к регионам, где проживает 57% населения и производится 60% ВВП России.<sup>7</sup>

В порту Балтийск ООО «Балтийская стивидорная компания» осуществляет эксплуатацию и расширение контейнерного терминала. Проводимая реконструкция, строительство новых складских площадей и объектов инфраструктуры позволит увеличить пропускную способность терминала к 2013 г. до 400 тыс. TEU в год. В настоящее время завершён первый этап проекта, в ходе которого пропускная способность контейнерного терминала была увеличена до 200 тыс. TEU в год.

Объём перевалки грузов в контейнерах в Черноморском бассейне увеличится с 6,1 млн. тонн в 2012 г. до 22-32 млн. тонн к 2030 г. Рост в 4-5 раз. Основным портом бассейна, перегружающим грузы в контейнерах, является Новороссийск (2012 г. – 5,81 млн. тонн).

ОАО «Новороссийское узловое транспортно-экспедиционное предприятие» (НУТЭП) — контейнерный терминал порта Новороссийск к 2015 г. планирует строительство глубоководного причала в Юго-Восточном грузовом районе. После завершения строительства пропускная способность терминала увеличится до 600 тыс. TEU в год

В состав нового сухогрузного порта Тамань планируется включить 2 контейнерных перегрузочных комплекса суммарной мощностью 10 млн. тонн.

Объём перевалки грузов в контейнерах в Дальневосточном бассейне возрастет почти в 3,5 - 4 раза (с 10,2 млн. тонн в 2012 г. до 30 - 40 млн. тонн к 2030 г.). Основными портами бассейна, перегружающими контейнеры, являются Владивосток и Восточный.

Во Владивостокском морском торговом порту в соответствии с планом мероприятий по реализации стратегии развития ОАО «ВМТП» до 2015 г. на базе причалов №12-16 планируется создание единого контейнерного терминала с возможностью перегрузки к 2015 г. до 650 тыс. TEU в год. Кроме того, ЗАО «Русская тройка» планирует строительство и ввод в эксплуатацию причалов №17-18 и

---

<sup>7</sup> Данные Национальной контейнерной компании (НКК)

созданного на их территории контейнерного терминала проектной мощностью 250 тыс. TEU. Проект контейнерного терминала объединит в рамках одного оператора все элементы транспортной цепи «море – терминал – железная дорога».

В порту Восточный действует ООО «Восточная стивидорная компания» (ВСК) – крупнейший контейнерный терминал на Дальнем Востоке России. К началу 2011 года мощность терминала составляла 550 000 TEU.

Программа развития терминала предусматривает возможность переработки до 2,2 млн. TEU в год.

**Прогноз ввода портовых мощностей в российских портах  
на период до 2015-2020-2030 года**

**Таблица А. Энерго-сырьевой (консервативный) сценарий**

	Всего				в том числе по бассейнам:																			
					Балтийский				Азово-Черноморский				Каспийский				Арктический				Дальневосточный			
	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030
<b>ВСЕГО, в том числе:</b>	<b>846,2</b>	<b>981,1</b>	<b>1224,7</b>	<b>1410,5</b>	<b>303,8</b>	<b>355,4</b>	<b>413,7</b>	<b>463,5</b>	<b>259,1</b>	<b>276,1</b>	<b>295,2</b>	<b>401,6</b>	<b>22,3</b>	<b>25,0</b>	<b>28,2</b>	<b>28,2</b>	<b>72,9</b>	<b>75,5</b>	<b>142,8</b>	<b>154,8</b>	<b>188,1</b>	<b>249,1</b>	<b>344,8</b>	<b>362,4</b>
Сухогрузы	366,8	471,8	658,0	841,7	120,8	157,6	213,1	260,0	99,4	108,2	135,8	243,0	12,3	10,4	14,0	14,0	28,1	30,7	44,8	56,8	106,2	164,9	250,3	267,9
Наливные	479,4	509,3	566,7	568,8	183,0	197,8	200,6	203,5	159,7	167,9	159,4	158,6	10,0	14,6	14,2	14,2	44,8	44,8	98,0	98,0	81,9	84,2	94,5	94,5

**Таблица Б. Инновационный сценарий**

	Всего				в том числе по бассейнам:																			
					Балтийский				Азово-Черноморский				Каспийский				Арктический				Дальневосточный			
	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030	2012	2015	2020	2030
<b>ВСЕГО, в том числе:</b>	<b>846,2</b>	<b>1000,6</b>	<b>1472,5</b>	<b>1696,5</b>	<b>303,8</b>	<b>363,1</b>	<b>474,7</b>	<b>582,1</b>	<b>259,1</b>	<b>279,2</b>	<b>406,9</b>	<b>452,4</b>	<b>22,3</b>	<b>25,3</b>	<b>31,3</b>	<b>31,3</b>	<b>72,9</b>	<b>83,3</b>	<b>162,3</b>	<b>206,3</b>	<b>188,1</b>	<b>249,7</b>	<b>397,3</b>	<b>424,4</b>
Сухогрузы	366,8	456,5	808,0	1053,0	120,8	154,4	242,1	360,3	99,4	114,8	247,4	288,1	12,3	14,4	14,1	14,1	28,1	35,2	47,4	91,4	106,2	137,7	257,0	299,1
Наливные	479,4	544,1	664,5	643,5	183,0	208,7	232,6	221,8	159,7	164,4	159,5	164,3	10,0	10,9	17,2	17,2	44,8	48,1	114,9	114,9	81,9	112,0	140,3	125,3

**Прогноз ввода портовых мощностей в российских портах на период до 2015-2020-2030 года  
(в разрезе основных инвестиционных проектов с различной степенью вероятности реализации)<sup>8</sup>**

Порт	Проект	Инвестор	Тип груза	Действующие мощности по состоянию на 01.01.2013, млн.тонн	Грузооборот 2012 год, млн. тонн	Прогноз мощностей в целом по порту, в т.ч. прирост к действующим мощностям по реализуемым проектам*, млн.тонн			
						2015	2020	2025	2030
<b>Архангельск</b>				<b>9,5</b>	<b>5,2</b>	<b>9,5</b>	<b>9,5</b>	<b>9,5</b>	<b>37,5</b>
	Строительство нового глубоководного района Северный(*)		Навалочные (уголь, удобрения), контейнеры			0,0	0,0	0,0	28,0
<b>Мурманск</b>				<b>39,8</b>	<b>23,7</b>	<b>50,2</b>	<b>85,0</b>	<b>91,0</b>	<b>91,0</b>
	Реконструкция порта Мурманск	ОАО "Мурманский морской торговый порт"	Навалочные (уголь, ЖРК, удобрения)			4,4	0,0	0,0	0,0
	Комплексное развитие Мурманского транспортного узла(*)	ООО "МТП Лавна"	Навалочные (уголь), наливные (нефть), контейнеры			6,0	6,0	6,0	0,0
	Строительство терминала по перевалке СПГ в районе пос. Териберка, Мурманской области(*)	ООО "Газпром добыча шельф"	Наливные (СПГ, ГК)			0,0	28,8	0,0	0,0
<b>Сабетта</b>				<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>39,2</b>	<b>39,2</b>	<b>39,2</b>
	Строительство морского порта по перевалке СПГ и ГК в районе пос. Сабетта	ОАО "Ямал СПГ"	Наливные (СПГ, ГК, нефть)			0,0	30,7	0,0	0,0
	Строительство арктического терминала круглогодичной отгрузки нефти Новопортовского месторождения на полуострове Ямал	ООО «Газпромнефть развитие»	Наливные (нефть)			0	8,5	0	0
<b>Беринговский</b>				<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>5,0</b>	<b>15,0</b>	<b>15,0</b>
	Строительство специализированного угольного терминала в лагуне Аринай(*)	ООО «Берингтрансуголь»	Навалочные (уголь)			0,0	5,0	10,0	0,0
<b>Прочие порты бассейна</b>				<b>23,6</b>	<b>9,8</b>	<b>23,6</b>	<b>23,6</b>	<b>23,6</b>	<b>23,6</b>
<b>ИТОГО ПО АРКТИЧЕСКОМУ БАСЕЙНУ</b>				<b>72,9</b>	<b>38,7</b>	<b>83,3</b>	<b>162,3</b>	<b>178,3</b>	<b>206,3</b>
<b>Калининград</b>				<b>30,0</b>	<b>12,7</b>	<b>35,6</b>	<b>40,1</b>	<b>41,4</b>	<b>113,2</b>

<sup>8</sup> Информация представлена по состоянию на апрель 2013 года на основании бизнес-предложений инвесторов по проектам, реализуемым с участием ФГУП «Росморпорт»

Порт	Проект	Инвестор	Тип груза	Действующие мощности по состоянию на 01.01.2013, млн.тонн	Грузооборот 2012 год, млн. тонн	Прогноз мощностей в целом по порту, в т.ч. прирост к действующим мощностям по реализуемым проектам*, млн.тонн			
						2015	2020	2025	2030
	Строительство контейнерного терминала в п. Балтийск Калининградской области	ООО "Балтийская стивидорная компания"	Контейнеры			2,2	0,0	0,0	0,0
	Строительство 2-ой очереди комплекса по перевалке маслосодержащих культур в пос. Волочаевское Калининградской области	ЗАО "Содружество-Соля"	Наливные пищевые			3,4	0,0	0,0	0,0
	Строительство универсального портового комплекса для перегрузки генеральных грузов в пос. Балтийск Калининградской области(*)	ООО "БалТехПром"	Контейнеры, автомобили				4,5	1,3	5,8
	Строительство глубоководного порта в) Калининградской области, включая международный пассажирский терминал в г. Пионерский	Не определен	Контейнеры, Ро-ро, наливные грузы, пассажиры			0,0	0,0	0,0	66,0
<b>Санкт-Петербург</b>				<b>82,1</b>	<b>57,8</b>	<b>93,3</b>	<b>135,4</b>	<b>164,7</b>	<b>164,7</b>
	Реконструкция объектов инфраструктуры морского порта Санкт-Петербург(*)	ОАО "Петролеспорт"	Контейнеры			6,5	7,8	3,3	0,0
	Развитие контейнерного терминала (2-я очередь) в 4-ом грузовом районе Большого порта Санкт-Петербург в Угольной гавани(*)	ЗАО "Контейнерный терминал Санкт-Петербург"	Контейнеры			1,1	5,5	8,8	0,0
	Реконструкция территории контейнерного терминала со строительством причала № 88 в морском порту и причального комплекса для отстоя ледокольного флота	ЗАО "Первый контейнерный терминал"	Контейнеры			3,6	0,0	0,0	0,0
	Создание многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка»	ООО "Феникс"	Контейнеры, ро-ро			0,0	27,6	17,2	0,0
	Строительство 4-й очереди паромно-перегрузочного	ООО «Моби Дик»	Ро-Ро			0,0	1,2	0	0

Порт	Проект	Инвестор	Тип груза	Действующие мощности по состоянию на 01.01.2013, млн.тонн	Грузооборот 2012 год, млн. тонн	Прогноз мощностей в целом по порту, в т.ч. прирост к действующим мощностям по реализуемым проектам*, млн.тонн			
						2015	2020	2025	2030
	комплекса в гавани базы Литке Большой порт Санкт-Петербург								
<b>Усть-Луга</b>				<b>87,5</b>	<b>46,8</b>	<b>130,0</b>	<b>152,0</b>	<b>157,0</b>	<b>157,0</b>
	Строительство Контейнерного терминала в морском торговом порту Усть-Луга	ОАО "Усть-Лужский контейнерный терминал"	Контейнеры			10,0	20,0	5,0	0,0
	Строительство комплекса по перевалке на экспорт тяжелых дистиллятов и терминала по перевалке нефти и нефтепродуктов в устье р. Луга(*)	ООО "Усть-Лужская ПТК"	наливные (нефть, нефтепродукты)			1,6	0,0	0,0	0,0
	Развитие комплекса по перевалке нефтепродуктов	ОАО «Роснефтьбункер»	Наливные (нефтепродукты)			16,0	0,0	0,0	0,0
	Строительство терминала по перевалке стабильного газового конденсата	ООО «НОВАТЭК-Усть-Луга»	Наливные (ГК)			6,0	0,0	0,0	0,0
	Строительство комплекса по перегрузке СУГ	ООО «СИБУР-Портэнерго»	Наливные (СУГ)			3,5	0,0	0,0	0,0
	Строительство терминала минеральных удобрений(*)	ООО «Балтийские минеральные грузы» (Еврохим)	Навалочные (минеральные удобрения)			5,0	2,0	0,0	0,0
	Строительство терминала по перевалке накатных грузов	ООО «Терминал Новая Гавань»	Ро-ро			0,4	0,0	0,0	0,0
<b>Приморск</b>				<b>83,4</b>	<b>74,8</b>	<b>83,4</b>	<b>126,4</b>	<b>126,4</b>	<b>126,4</b>
	Строительства терминалов для перевалки контейнеров, металлов, ЖРС, минеральных удобрений и нефтепродуктов(*)	ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (группа компаний)	контейнеры, металлы, ЖРС, минеральных удобрений и нефтепродуктов			0,0	43,0	0,0	0,0
<b>Прочие порты бассейна</b>				<b>20,8</b>	<b>15,1</b>	<b>20,8</b>	<b>20,8</b>	<b>20,8</b>	<b>20,8</b>
<b>ИТОГО ПО БАЛТИЙСКОМУ БАСЕЙНУ</b>				<b>303,8</b>	<b>207,2</b>	<b>363,1</b>	<b>474,7</b>	<b>510,3</b>	<b>582,1</b>
<b>Тамань</b>				<b>18,6</b>	<b>3,6</b>	<b>18,6</b>	<b>121,9</b>	<b>156,9</b>	<b>156,9</b>
	Строительство комплекса по перевалке серы	ООО "Газпром Экспорт"	Навалочные (сера)			0,0	1,9	3,1	0,0
	Строительство комплексов по перевалке минеральных удобрений	ОАО "МХК "ЕвроХим", ОАО "Уралкалий"	Навалочные (мин. удобрения)			0,0	15,0	3,0	0,0
	Строительство комплексов по	ОАО "СУЭК", ООО	Навалочные			0,0	20,0	8,0	0,0

Порт	Проект	Инвестор	Тип груза	Действующие мощности по состоянию на 01.01.2013, млн.тонн	Грузооборот 2012 год, млн. тонн	Прогноз мощностей в целом по порту, в т.ч. прирост к действующим мощностям по реализуемым проектам*, млн.тонн			
						2015	2020	2025	2030
	перевалке угля	"Управление транспортными активами"	(уголь, кокс)						
	Строительство комплекса по перевалке стали	ООО "Управление транспортными активами"	Генеральные (сталь)			0,0	3,0	1,4	0,0
	Строительство комплекса по перевалке ЖРС и ЖРК	ОАО УК "Металлоинвест"	Навалочные (ЖРК, железная руда)			0,0	15,0	0,0	0,0
	Строительство комплекса по перевалке зерна	ОАО "Объединенная зерновая компания"	Насыпные (зерно)			0,0	5,4	8,0	0,0
	Строительство комплексов по перевалке контейнеров	Global Ports Investments Pls, ООО "Управление транспортными активами"	Контейнеры			0,0	6,0	4,0	0,0
	Строительство Таманского терминала навалочных грузов	ООО «ОТЭКО-ПОРТсервис»	Навалочные (сера, руды, уголь)			0,0	30,0	0,0	0,0
	Строительство Таманского зернового терминала	ООО «ОТЭКО-ПОРТсервис»	Насыпные (зерно), наливные пищевые			0,0	7,0	7,5	0,0
<b>Туапсе</b>				<b>31,2</b>	<b>17,8</b>	<b>38,2</b>	<b>38,2</b>	<b>38,2</b>	<b>38,2</b>
	Окончание строительства Глубоководного причала 1А	ООО «РН-Туапсе-нефтепродукт»	Наливные			7,0	0,0	0,0	0,0
<b>Азов</b>				<b>12,0</b>	<b>5,1</b>	<b>13,0</b>	<b>13,0</b>	<b>13,0</b>	<b>13,0</b>
	Строительство перегрузочного комплекса для перевалки контейнерных грузов	ООО «Уют»	Контейнеры			1,0	0,0	0,0	0,0
<b>Кавказ</b>				<b>17,2</b>	<b>9,4</b>	<b>19,2</b>	<b>21,2</b>	<b>21,2</b>	<b>21,2</b>
	Развитие объектов инфраструктуры (Строительство Северо-Восточного грузового района)	ООО «Таманский паромный терминал»	Ро-ро			2,0	0,0	0,0	0,0
	Строительство универсального и таможенного терминалов	ООО «Бизнес Капитал»	Контейнеры, генеральные грузы			0,0	2,0	0,0	0,0
<b>Новороссийск</b>				<b>145,4</b>	<b>117,4</b>	<b>155,5</b>	<b>165,9</b>	<b>170,9</b>	<b>176,4</b>
	Строительство бункеровочного комплекса на причале №6	ООО «Новороссийский нефтеперевалочный комплекс»	Наливные			0,4	0,0	0,0	0,0
	Строительство глубоко водного причала №38 в Юго-Восточном	ОАО «НУТЭП»	Контейнеры			2,5	0,0	0,0	0,0

Порт	Проект	Инвестор	Тип груза	Действующие мощности по состоянию на 01.01.2013, млн.тонн	Грузооборот 2012 год, млн. тонн	Прогноз мощностей в целом по порту, в т.ч. прирост к действующим мощностям по реализуемым проектам*, млн.тонн			
						2015	2020	2025	2030
	грузовом районе морского порта Новороссийск(*)								
	Реконструкция специализированного контейнерного терминала на базе НЛЭ мощностью 700 тыс. TEU(*)	ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (группа компаний)	Контейнеры			5,2	0,0	0,0	0,0
	Реконструкция терминального комплекса НЗТ до 8 млн. тонн в год(*)		Насыпные (зерно)			2,0	0,0	0,0	0,0
	Реконструкция специализированного контейнерного терминала на базе НМТП мощностью 700 тыс. TEU в год (увеличение на 529 тыс. TEU) (*)		Контейнеры			0,0	6,4	0,0	0,0
	Реконструкция специализированного терминала по перевалке навалочных грузов (жрс/ угля/ минеральных удобрений) на базе ОАО НМТП (Широкий пирс №2) (*)		навалочные			0,0	2,0	0,0	0,0
	Реконструкция и техническое перевооружение ОАО «НСРЗ» (для перевода грузов с Широкого пирса №1 ОАО «НМТП» и ОАО «НЛЭ») (*)		Генеральные грузы			0,0	2,0	0,0	0,0
	Строительство морского терминала по перевалке светлых нефтепродуктов в районе пос. Кабардинка(*)	ООО «Черноморский перевалочный комплекс»	Наливные (нефтепродукты)			0,0	0,0	5,0	5,5

Порт	Проект	Инвестор	Тип груза	Действующие мощности по состоянию на 01.01.2013, млн.тонн	Грузооборот 2012 год, млн. тонн	Прогноз мощностей в целом по порту, в т.ч. прирост к действующим мощностям по реализуемым проектам*, млн.тонн			
						2015	2020	2025	2030
<b>Геленджик</b>				<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>
	Строительство яхтенной марины, реконструкция грузового района	ЗАО «Геленджикский морской порт»	Генеральные (рефгрузы)			0,0	0,5	0,0	0,0
<b>Ейск</b>				<b>5,8</b>	<b>3,6</b>	<b>5,8</b>	<b>10,8</b>	<b>10,8</b>	<b>10,8</b>
	Строительство зернового терминала на 4-м участке Восточного мола	ООО «Ейский морской терминал»	Насыпные (зерно)			0,0	5,0	0,0	0,0
<b>Ростов-на-Дону</b>				<b>16,0</b>	<b>11,1</b>	<b>16,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>
	Строительство Ростовского универсального порта(*)	ОАО «Ростовский морской порт»	Контейнеры, лесные, металлопрокат			0,0	4,0	0,0	0,0
<b>Темрюк</b>				<b>4,3</b>	<b>2,3</b>	<b>4,3</b>	<b>6,8</b>	<b>6,8</b>	<b>6,8</b>
	Строительство морского универсального перегрузочного терминала	ЗАО «Кубанское речное пароходство»	Зерно, генеральные грузы, минеральное удобрение			0,0	1,9	0,0	0,0
	Строительство базы берегового обеспечения проекта «Южный поток»	ООО «Питер Газ»	Строительные грузы			0,0	0,6	0,0	0,0
<b>Прочие порты бассейна</b>				<b>8,0</b>	<b>6,1</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>
<b>ИТОГО ПО АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОМУ БАСЕЙНУ</b>				<b>259,1</b>	<b>176,7</b>	<b>279,2</b>	<b>406,9</b>	<b>446,9</b>	<b>452,4</b>
<b>Оля</b>				<b>1,58</b>	<b>0,8</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>
	Строительство нефтеналивного перегрузочного комплекса и перегрузочного комплекса навалочных грузов (причалы №№11-14) (*)	ЗАО «Морской торговый порт Оля»	Наливные, навалочные			3,0	0,0	0,0	0,0
<b>Махачкала</b>				<b>11,1</b>	<b>6,1</b>	<b>11,1</b>	<b>17,1</b>	<b>17,1</b>	<b>17,1</b>

Порт	Проект	Инвестор	Тип груза	Действующие мощности по состоянию на 01.01.2013, млн.тонн	Грузооборот 2012 год, млн. тонн	Прогноз мощностей в целом по порту, в т.ч. прирост к действующим мощностям по реализуемым проектам*, млн.тонн			
						2015	2020	2025	2030
	Модернизация нефтеналивных причалов и реконструкция подходных каналов и системы навигационного оборудования для приема танкеров грузоподъемностью 13 тыс. тонн(*)		Наливные			0,0	3,0	0,0	0,0
	Строительство трех причалов для генеральных грузов и контейнеров общей протяженностью 810 м. (*)		Контейнеры			0,0	3,0	0,0	0,0
<b>Прочие порты бассейна</b>				<b>9,6</b>	<b>3,1</b>	<b>9,6</b>	<b>9,6</b>	<b>9,6</b>	<b>9,6</b>
<b>ИТОГО ПО КАСПИЙСКОМУ БАСЕЙНУ</b>				<b>22,3</b>	<b>10,0</b>	<b>25,3</b>	<b>31,3</b>	<b>31,3</b>	<b>31,3</b>
<b>Посьет</b>				<b>4,9</b>	<b>5,8</b>	<b>4,9</b>	<b>7,4</b>	<b>7,4</b>	<b>7,4</b>
	Техническое перевооружение ОАО "Торговый порт Посьет"	ОАО "Торговый порт Посьет"	Навалочные (уголь)			0,0	2,5	0,0	0,0
<b>Находка</b>				<b>26,1</b>	<b>17,0</b>	<b>26,1</b>	<b>56,1</b>	<b>56,1</b>	<b>56,1</b>
	Строительство нефтехимического комплекса (*)	ОАО «НК»Роснефть»	Наливные (нефть), контейнеры			0,0	30,0	0,0	0,0
<b>Восточный</b>				<b>59,5</b>	<b>42,5</b>	<b>86,1</b>	<b>110,2</b>	<b>118,2</b>	<b>121,8</b>
	Развитие транспортного узла "Восточный-Находка" (строительство угольного терминала)	ФКУ "Ространсmodernизация" / оператор уточняется	Навалочные (уголь)			0,0	12,0	8,0	0,0
	Развитие нефтеперегрузочного комплекса в бухте Козьмина	ООО "Специализированный морской нефтеналивной порт Козьмино"	Наливные (нефть)			15,0	0,0	0,0	0,0
	Реконструкция подходного канала и причалов №№ 5,6 для обеспечения подхода и постановки судов типа POST-PANAMAX(*)	ООО «Восточная стивидорная компания»	Контейнеры			0,0	2,1	0,0	3,6
	Строительство 3-й очереди угольного комплекса (ППК-3)	ОАО «Восточный порт»	Навалочные (уголь)			11,0	10,0	0,0	0,0
	Реконструкция подходного канала к причалам №№ 31-35 и акватории к причалам №№ 33-35 морского порта Восточный	ООО "СК "Малый порт"	Навалочные (уголь)			0,6	0,0	0,0	0,0
<b>Ванино</b>				<b>25,1</b>	<b>19,1</b>	<b>38,1</b>	<b>98,6</b>	<b>98,6</b>	<b>98,6</b>

Порт	Проект	Инвестор	Тип груза	Действующие мощности по состоянию на 01.01.2013, млн.тонн	Грузооборот 2012 год, млн. тонн	Прогноз мощностей в целом по порту, в т.ч. прирост к действующим мощностям по реализуемым проектам*, млн.тонн					
						2015	2020	2025	2030		
	Развитие перевалочных мощностей ЗАО "Дальтрансуголь"(*)	ЗАО "Дальтрансуголь"	Навалочные (уголь)			8,0	0,0	0,0	0,0		
	Строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса (СУПК) в бухте Мучке, Хабаровский край(*)	ООО "Порт Мечел-Ванино"	Навалочные (уголь)			5,0	20,0	0,0	0,0		
	Строительство транспортно-перегрузочного комплекса в бухте Мучке Хабаровского края(*)	ООО "Сахатранс"	Навалочные (уголь, ЖРК), лесные			0,0	24,0	0,0	0,0		
	Строительство угольного перегрузочного терминала в районе м. Бурный (Хабаровский край) (*)	ООО «Дальневосточный Ванинский порт»	Навалочные (уголь)			0,0	15,0	0,0	0,0		
	Реконструкция причала 5,6 и пирса №1 в морском порту Ванино	ОАО «Ванинский морской торговый порт»	Навалочные (уголь)			0,0	1,5	0,0	0,0		
<b>Владивосток</b>				<b>15,5</b>	<b>13,2</b>	<b>15,5</b>	<b>15,5</b>	<b>20,5</b>	<b>20,5</b>		
	Строительство зернового терминала в Зарубино(*)	Группа «Сумма» и ОАО «ОЗК»	зерно			0,0	0,0	5,0	0,0		
<b>Новые проекты на ДВ по строительству угольных терминалов вне границ существующих портов</b>						<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>22,0</b>	<b>40,0</b>	<b>40,0</b>	<b>40,0</b>
	Строительство нового специализированного порта на Дальневосточном побережье Российской Федерации для облегчения доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий в бухте Суходол	ОАО «ХК «СДС «Уголь»	Навалочные (уголь)			10,0	10,0	0,0	0,0		
	Строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса (СУПК) общего пользования в районе м. Открытый, Приморский край(*)	ООО «Порт «Вера»	Навалочные (уголь)			12,0	8,0	0,0	0,0		
<b>Шахтерск</b>				<b>2,6</b>	<b>1,8</b>	<b>2,6</b>	<b>10,6</b>	<b>17,6</b>	<b>17,6</b>		
	Реконструкция морского порта	ООО "УК "Сахалинуголь"	Навалочные			0,0	3,0	2,0	0,0		

Порт	Проект	Инвестор	Тип груза	Действующие мощности по состоянию на 01.01.2013, млн.тонн	Грузооборот 2012 год, млн. тонн	Прогноз мощностей в целом по порту, в т.ч. прирост к действующим мощностям по реализуемым проектам*, млн.тонн			
						2015	2020	2025	2030
	Шахтерск		(уголь)						
	Строительство угольного порта в районе мыса Изильметьева(*)	ООО "УК "Сахалинуголь"	Навалочные (уголь)			0,0	5,0	5,0	0,0
<b>Холмск</b>				<b>5,1</b>	<b>1,9</b>	<b>5,1</b>	<b>6,1</b>	<b>6,1</b>	<b>6,1</b>
	Реконструкция причала №8(*)	ОАО "ХМТП"	Навалочные (уголь)			0,0	1,0	0,0	0,0
<b>Петропавловск-Камчатский</b>				<b>4,0</b>	<b>2,6</b>	<b>4,0</b>	<b>7,5</b>	<b>11,0</b>	<b>11,0</b>
	Строительство контейнерного терминала(*)	ФГУП «Росморпорт»	Контейнеры			0,0	3,5	3,5	0,0
<b>Прочие порты бассейна</b>				<b>45,3</b>	<b>30,5</b>	<b>45,3</b>	<b>45,3</b>	<b>45,3</b>	<b>45,3</b>
<b>ИТОГО ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ БАСЕЙНУ</b>				<b>188,1</b>	<b>134,4</b>	<b>249,7</b>	<b>397,3</b>	<b>420,8</b>	<b>424,4</b>
<b>ВСЕГО ПО РОССИИ</b>				<b>846,2</b>	<b>567,1</b>	<b>1000,6</b>	<b>1 472,5</b>	<b>1 587,6</b>	<b>1696,5</b>

\*Примечание: Проект будет реализован при инновационном сценарии развития портовых мощностей в российских портах на период до 2015-2020-2030 года.

## **Арктический бассейн**

### **Порт Архангельск**

Существующий порт.

Модернизация существующего Архангельского морского порта проводится в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 гг.)». Планируется реконструкция Архангельского подходного канала, причалов грузового района «Экономия», а также расширение складских площадей, строительство вспомогательных комплексов, замена технологического оборудования с целью увеличения загрузки существующих мощностей, снижения высоких портовых сборов, обеспечения коммерческой привлекательности порта.

Новый порт.

Еще в 2007 г. в рамках «Стратегии социально-экономического развития Архангельской области до 2030 г.» были озвучены планы строительства нового глубоководного района порта в Двинской губе у острова Мудьюг.

Проектируемый глубоководный район «Северный» Архангельского морского торгового порта предназначен для перегрузки угля, минеральных удобрений, лесных, и нефтеналивных грузов экспортного направления, а также генеральных и контейнерных грузов экспортно-импортного направлений с общим грузооборотом 28,0 млн. тонн в год.

Инициатором проекта выступает – ОАО «Глубоководный район Северный Архангельского морского торгового порта»

В настоящее время ведется поиск инвесторов, планируется, что порт будет построен на условиях государственно-частного партнерства. Срок реализации проекта при 100-процентном финансировании оценивается в 4-6 лет без учета срока проектирования (1,5 года). По плану уже в августе 2012 г. на месте будущего района должны начаться изыскательные работы, сам район должен появиться к 2018–2020 г.

Компания рассчитывает, что в порт придет экспортный уголь Печорского бассейна и Кузбасса, лесная продукция Республики Коми, Архангельской и Вологодской области, Восточной Сибири, калийные удобрения «Уралкалия» из Пермского края, транзитные грузы в контейнерах из Юго-Восточной Азии и Западной Европы.

Стоит отметить, что порт предполагается строить в связке с железнодорожной магистралью «Белкомур».

Проект по данной железной дороге включен в региональные программы Республики Коми, Пермского края и Архангельской области, в Стратегию развития железнодорожного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года и в Концепцию долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года.

В настоящее время рассматривается вариант продолжения железнодорожной ветки до порта Мурманск. «Белкомур» увеличит грузопоток в порты Архангельск и Мурманск, даст толчок для развития проектов, реализуемых в Республике Коми и Пермском крае.

### **Порт Варандей**

В июне 2008 г. было завершено строительство стационарного морского ледостойкого отгрузочного терминала, расположенного в 4 км от порта Варандей, и начаты регулярные отгрузки нефти танкерами усиленного ледового класса дедвейтом 70 тыс. тонн.

Пропускная способность терминала составляет до 12 млн. т в год.

В 2009 и 2010 гг. через терминал было отгружено около 7,5 млн. тонн нефти. В 2011 г. добыча на месторождении Южное Хыльчюю, с которого нефть поступает на терминал, стала падать и по итогам 2011 года грузооборот порта Варандей составил 4,0 млн. тонн. В 2012 году – всего 3,1 млн. тонн.

Причиной падения добычи нефти было названо уменьшение извлекаемых запасов, связанное с пересмотром параметров геологической модели Южно-Хыльчююского месторождения. Первоначально доказанные запасы месторождения Южное Хыльчюю оценивались в более 500 млн. баррелей нефти. По состоянию на 31 декабря 2011 г. доказанные запасы на Южном Хыльчюю снизились в 3,5 раза и составили, примерно, 142 млн. баррелей.

В связи с этим, компания ОАО "ЛУКОЙЛ" изыскивает другие способы загрузки терминала. А именно, в завершающей стадии находится строительство нефтепровода Харьяга – Южное Хыльчую и пункта сдачи-приема (ПСП) нефти на нефтепромысле № 3 СП "Нарьянмарнефтегаз" мощностью 4 млн. тонн в год. В скором будущем с ПСП нефть будет транспортироваться до точки врезки в уже действующий трубопровод «Южное Хыльчую – Варандей».

Также существует совместный проект компаний ОАО "ЛУКОЙЛ" и ОАО АНК "Башнефть" освоения месторождений им. Требса и им. Титова, находящихся в Ненецком АО. В процессе реализации проекта планируется использовать имеющуюся у "ЛУКОЙЛА" инфраструктуру, в частности, нефтеналивной терминал в Варандее, что позволит ускорить ввод месторождений в эксплуатацию. Партнеры по СП намерены уточнить запасы месторождений. По предварительным расчетам, первая нефть на месторождении Требса будет добыта в 2013 г., а на максимальный уровень добычи нефти проект выйдет к 2018 г.

Ожидаемый максимальный уровень добычи нефти – 4-8 млн. тонн. Ожидаемый год достижения максимального уровня добычи нефти – 2018-2019.

### Информация о перспективном развитии портов Архангельск и Варандей

	млн. тонн			
	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота<sup>1</sup>:</b>				
<b>Всего</b>	<b>8,3</b>	<b>9,1</b>	<b>9,9</b>	<b>11,0</b>
<b>Наливные</b>	<b>5,5</b>	<b>5,7</b>	<b>5,8</b>	<b>6,0</b>
нефть сырая	3,1	4,0*	4,0*	4,0*
нефтепродукты	2,3	1,7	1,8	2,0
прочие наливные				
<b>Сухогрузы</b>	<b>2,8</b>	<b>3,4</b>	<b>4,2</b>	<b>5,0</b>
<u>Навалочные</u>	<u>0,5</u>	<u>0,7</u>	<u>1,1</u>	<u>1,6</u>
уголь и кокс	0,5	0,4	0,5	0,9
руды и концентраты	0,1	0,2	0,5	0,5
химические				
сахар				
прочие навалочные	0,0	0,1	0,1	0,2
<u>Зерно</u>				
<u>Лесные</u>	<u>0,9</u>	<u>0,9</u>	<u>1,0</u>	<u>1,0</u>
<u>Генеральные</u>	<u>1,1</u>	<u>1,9</u>	<u>2,2</u>	<u>2,4</u>
металлы не в деле	0,4	0,9	1,0	1,1
машины и оборудование	0,2			
скоропортящиеся	0,0	0,1	0,1	0,1
грузы в контейнерах	0,3	0,3	0,4	0,5
грузы на пароммах				
прочие тарно-штучные	0,2	0,8	0,8	0,9
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>21,5</b>	<b>21,5</b>	<b>21,5</b>	<b>49,5</b>
в т.ч. по проектам:				
Строительство нового глубоководного района «Северный»	-	-	-	28,0
<b>III Сухопутные подходы к порту:</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Порт обслуживает три ж/д станции. Их общая пропускная способность может быть определена в 2,5 млн. тонн. На подходе к порту Архангельск на участке Архангельск-Обозерская к 2020 году			

<sup>1</sup> Здесь и далее данные по прогнозному грузообороту указаны в соответствии с энергосырьевым сценарием.

	возникнет дефицит пропускной способности участка. Для повышения пропускной способности потребуется строительство второго пути (17,5 км). Развитие глубоководного района «Северный» возможно только при условии реализации проекта «Белкомур» (железнодорожная магистраль Соликамск – Гайны - Сыктывкар – Архангельск).
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Определяется пропускной способностью улично-дорожной сети города
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Комплекс по перевалке нефти Варандей состоит из берегового резервуарного парка, рассчитанного на хранение 65 тыс. куб. м нефти, насосной станции и трубопровода, вынесенного в море. Пропускная способность терминала - 12 млн. тонн нефти в год. Трубопроводные магистрали к порту Архангельску отсутствуют.
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Имеется разветвленная сеть внутренних водных путей, которая в настоящее время недоиспользуется. В соответствии с постановлением Правительства РФ от 12 мая 2012 г. № 472 с 25 мая 2012 года речной порт Архангельск открыт для захода иностранных спортивных парусных и прогулочных судов.

### **Порт Мурманск**

Планами развития Мурманского транспортного узла (МТУ) предусмотрена поэтапная реализация ряда крупных инвестиционных проектов, в том числе:

на западном берегу Кольского залива:

строительство терминала по перевалке угля с общим грузооборотом до 20 млн. тонн в год;

строительство терминала по перевалке наливных грузов с общим грузооборотом до 35 млн. тонн в год;

на восточном берегу Кольского залива:

строительство контейнерного терминала мощностью 1 млн. TEU;

модернизация угольного терминала.

В настоящее время основная работа по проекту МТУ сосредоточена в основном на проектировании и последующем строительстве нового морского терминала по перевалке угля на западном берегу Кольского залива в районе реки Лавна, а также объектов федеральной собственности – новой железнодорожной ветки общего пользования от станции Выходной до новой станции Лавна. По угольному терминалу сформирован пул инвесторов.

Для реализации проектов на западном берегу Кольского залива необходим такой элемент инфраструктуры как железная дорога. ОАО "РЖД" запланировано строительство ветки "Мурмаши-2 - Лавна" в рамках реализации "Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года" в период до 2015 г.

ФГУ «Ространсmodernизация», которое является государственным заказчиком проекта МТУ, во 2-м квартале 2013 г. планирует передать железнодорожную составляющую проекта на Государственную экспертизу.

Управляющая компания проекта ОАО «УК Мурманский транспортный узел» в 1-м квартале 2013 г. инициировало в Минтранс России предложение по уточнению грузопотоков и номенклатуры грузовой базы в связи с отсутствием пула инвесторов по развитию контейнерных мощностей.

В настоящее время проект оценивается в 28 млн. тонн в год, из них 18 млн. тонн – уголь, 10 млн. тонн – нефть и нефтепродукты. Под эти грузы разрабатываются проекты строительства угольного и нефтеналивного терминалов. Привлечение контейнеров в Мурманск, по мнению экспертов, в существенном объеме вряд ли возможно ввиду наличия значительных контейнерных терминалов в Балтийском бассейне.

Однако, в свете того, что в феврале 2012 г. угольная компания «СУЭК» завершила сделку по приобретению контрольного пакета ОАО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП), а ее планы относительно МТУ пока не озвучены, не исключено, что в будущем могут также быть изменения в параметрах проекта в случае участия в нем нового владельца.

Развитие существующего порта

В 4-м квартале 2012 года ОАО «ММТП» продекларировало свои намерения по дальнейшему развитию существующих мощностей, в частности:

1. Реконструкцию 1-го грузового района (причалы 1,2,4) в целях приема и обработки судов вместимостью до 75 тыс. тонн.
2. Реконструкцию 2-го грузового района (причалы 9-14 операционная акватория «большого ковша») в целях приема и обработки судов вместимостью до 150 тыс. тонн.
3. Реконструкцию причала №17.

Комплексная реализация проекта позволит увеличить пропускную способность порта на 4,4 млн.тонн навалочных грузов в год

Сроки реализации 2013-2015 гг.

Таким образом, можно прогнозировать объем перевалки грузов через порт на уровне:

- к 2015 г. – 40,4 млн. тонн в год;
- к 2020 г. – 53,4 млн. тонн в год;
- к 2030 г. – 63,3 млн. тонн в год.

### Порт Витино

Порт Витино занимается перевалкой бензина ЛУКОЙЛа с Нижегородского, Пермского, Ухтинского НПЗ и "Газпром нефти" с Омского НПЗ, а также западносибирского газового конденсата НОВАТЭКа.

Терминал Витино, не подключенный к системе нефтепроводов и нефтепродуктопроводов, получает груз по железной дороге и способен круглогодично отгружать до 6,0 млн. тонн нефти, нефтепродуктов и конденсата.

Однако, перспективы для развития у порта незначительны из-за низкой пропускной способности железной дороги.

Таким образом, на основе существующей динамики объем перевалки грузов через порт Витино может составить до 5,0-6,0 млн. тонн в год.

### Информация о перспективном развитии портов Мурманск и Витино

	млн. тонн			
	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>27,4</b>	<b>40,4</b>	<b>53,4</b>	<b>63,3</b>
<b>Наливные</b>	<b>9,2</b>	<b>20,2</b>	<b>25,6</b>	<b>28,8</b>
нефть сырая	3,1	13,0	18,0	21,0
нефтепродукты	6,1*	7,2	7,6	7,8
прочие наливные				
<b>Сухогрузы</b>	<b>18,2</b>	<b>20,2</b>	<b>27,8</b>	<b>34,5</b>
<u>Навалочные</u>	<u>16,7</u>	<u>17,1</u>	<u>23,0</u>	<u>28,7</u>
уголь и кокс	11,7	10,1	14,4	20,0
руды и концентраты	3,0	3,4	3,4	3,5
химические	2,0	3,5	3,5	3,5
сахар				
прочие навалочные	0,0	0,1	1,7	1,7
<u>Зерно</u>				
<u>Лесные</u>	<u>0,0</u>			
<u>Генеральные</u>	<u>0,9</u>	<u>3,2</u>	<u>4,8</u>	<u>5,8</u>
металлы не в деле	0,5	0,9	1,0	1,1
машины и оборудование				
скоропортящиеся	0,2	0,3	0,4	0,4
грузы в контейнерах	0,6	1,7	3,1	3,8

грузы на пароммах				
прочие тарно-штучные	0,2	0,3	0,4	0,6
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>45,8</b>	<b>56,2</b>	<b>62,2</b>	<b>68,2</b>
в т.ч. по проектам:				
Реконструкция порта Мурманск	0	4,4	0	0
Комплексное развитие Мурманского транспортного узла	0	6	6	6
<b>III Сухопутные подходы к порту:</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Составляет порядка 18 млн. тонн. Лимитирующий фактор станция Кола. Пропускная способность направления Вологда – Волховстрой – Беломорск - Мурманск на участке Петрозаводск-Мурманск практически исчерпана. На подходе к порту Мурманск на участке Мурманск – Оленегорск для повышения пропускной способности в 2015 году потребуется строительство второго пути (32,1 км) и в 2020 году строительство второго пути (26,3 км).			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Определяется загруженностью городской улично-дорожной сети.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Магистральные трубопроводы отсутствуют			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Судоходные ВВП отсутствуют			

\*) включая 3,77 млн. тонн в порту Витино (экспорт).

#### **Порт Териберка (новый порт)**

В соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)» в Северном бассейне планируется построить новый порт в пос. Териберке, который будет являться частью проекта по освоению Штокмановского месторождения. Сроки реализации проекта (с учетом этапа проектирования) с 2009 по 2017 гг. Пропускная способность порта 28,8 млн. тонн.

Инвестиционное решение по проекту до настоящего времени не принято, и скорее всего будет перенесено на 3-й квартал 2013 г. В настоящее время акционеры Штокмана полностью пересматривают технологическую схему разработки месторождения.

Таким образом, объем перевалки грузов через порт при инновационном сценарии развития к 2020 году можно прогнозировать на уровне 28,8 млн. тонн, в случае консервативного сценария развития – срок реализации проекта возможно будет перенесен на 2030 год.

#### **Порт Сабетта (новый порт)**

Полуостров Ямал является одним из важнейших стратегических нефтегазоносных регионов России. Промышленное освоение месторождений Ямала и прилегающих акваторий имеет принципиальное значение для обеспечения роста российской добычи газа в перспективе.

Всего в пределах Ямальской нефтегазовой области сосредоточено не менее 200 месторождений, в том числе Южно-Тамбейское, Бованенковское, Харасавэйское, Крузенштерновское, Арктическое и др.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2010 г. №1713-р утвержден комплексный план по развитию производства сжиженного газа на полуострове Ямал (далее – Комплексный план).

План разработан для освоения Южно-Тамбейского газового месторождения. Лицензия на геологическое изучение и добычу углеводородов месторождения принадлежит ОАО "Ямал СПГ", акционерами которого являются ОАО "Новатэк" (80%) и французская Total (20%, с октября 2011 г.).

Южно-Тамбейское месторождение открыто в 1974 г., располагается на северо-восточном берегу полуострова Ямал, часть его погружается под воды Обской губы. Оно входит число крупнейших газовых месторождений мира. Доказанные запасы природного газа на месторождении по стандарту SEC на конец 2010 г. оцениваются в 213 млрд. куб. м.

Во исполнение указанного Распоряжения в целях обеспечения эффективного освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения планируется строительство завода СПГ и морского порта по перевалке сжиженного природного газа и газового конденсата в районе пос. Сабетта проектной мощностью 30,7 млн. тонн сырья в год при полном развитии (в т.ч. СПГ – 25 млн. тонн, ГК – 2,2 млн. тонн, нефть – 3,5 млн. тонн).

Основным инвестором проекта выступает ОАО "НОВАТЭК".

Сроки реализации проекта: 2011 – 2017 гг.

К объектам федеральной собственности относятся:

морской канал;

подходной канал к ППК;

маневровая и операционная акватория ППК;

средства навигационного оборудования (СНО);

система управления движением судов (СУДС);

объекты пункта пропуска через Государственную границу РФ; здания морских служб, АИС и ГМССБ;

ледозащитные сооружения.

К объектам инвестора относятся:

технологические причалы по перевалке СПГ, ГК и нефти;

причалы накатных грузов;

причалы строительных грузов;

причалы портофлота;

складская зона;

административно-хозяйственная зона.

Строительство завода по сжижению газа в составе Комплексного плана предусматривается в 3 очереди: 1 очередь – 2012–2016 гг., 2 очередь – 2013–2017 гг., 3 очередь – 2014–2018 гг. Мощность завода по сжижению в каждой очереди предполагается 5 – 5,5 млн. тонн СПГ в год.

Доставка СПГ потребителям будет осуществляться морским транспортом из порта в пос. Сабетта.

Таким образом, объем перевалки грузов через порт к 2020 году можно прогнозировать на уровне 30,7 млн. тонн в год.

## **Порт Кандалакша**

Главным направлением деятельности порта в настоящее время является перегрузка угля, который поступает по железной дороге с шахт в Кемеровской области. Основной объем грузов идет на экспорт в Западную Европу, в частности, Германию, Голландию и Англию. Действующие мощности позволяют предприятию перерабатывать до 3 млн. тонн грузов сложившейся номенклатуры (апатитовый концентрат, уголь, глинозем, металлолом и др.).

В 2008 г. разработана концепция развития терминалов Кандалакшского морского торгового порта по увеличению грузооборота от 6 до 11 млн. тонн в год.

К числу приоритетных задач по развитию порта в настоящее время относятся изменение фарватера и увеличение его глубины, что даст возможность порту принимать суда большей грузоподъемности с осадкой до 12 м (сейчас – 9,8 м). В порту проводятся работы по обеспечению приема судов грузоподъемностью до 60 тыс. тонн.

Однако следует отметить, что конкуренцию этому порту по углю будут представлять такие порты как Мурманск и Усть-Луга.

**Информация о перспективном развитии прочих портов Арктического бассейна, включая порт Сабетта и порт Териберка**

млн. тонн

	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>3</b>	<b>3,3</b>	<b>32,0</b>	<b>56,1</b>
<b>Наливные</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>28,2</b>	<b>46,7</b>
нефть сырая	0,1	0,0	0,0	0,0
нефтепродукты	0,1	0,1	0,2	0,3
прочие наливные (СУГ)*			28,0	46,4
<b>Сухогрузы</b>	<b>2,9</b>	<b>3,1</b>	<b>3,8</b>	<b>9,4</b>
<u>Навалочные</u>	<u>1,4</u>	<u>1,5</u>	<u>1,6</u>	<u>6,7</u>
уголь и кокс	1,3	1,4	1,4	6,5
руды и концентраты	0,1			
химические				
сахар				
прочие навалочные	0,1	0,1	0,2	0,2
<u>Зерно</u>	<u>0,0</u>			
<u>Лесные</u>	<u>0,1</u>	<u>0,1</u>	<u>0,1</u>	<u>0,1</u>
<u>Генеральные</u>	<u>0,6</u>	<u>1,5</u>	<u>2,2</u>	<u>2,6</u>
металлы не в деле	0,1	0,4	0,4	0,5
машины и оборудование	0,1			
скоропортящиеся	0,1			
грузы в контейнерах	0,8	0,8	0,9	1,1
грузы на паромках				
прочие тарно-штучные	0,5	0,4	0,9	1,0
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30,7</b>	<b>59,5</b>
в т.ч. по проектам				
Строительство морского порта по перевалке СПГ и ГК в районе пос. Сабетта	0	0	30,7	0
Строительство терминала по перевалке СПГ и ГК в районе пос. териберка, мурманской области	0	0	0	28,8
<b>III Сухопутные подходы к порту:</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Строительство железнодорожных подходов не планируется			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Автомобильные подходы отсутствуют			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Мощность завода по сжижению газа в Сабетте в каждой очереди предполагается 5 – 5,5 млн. тонн СПГ в год.			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Судоходные ВВП отсутствуют			

\*) п. Териберка и п. Сабетта

В остальных портах бассейна (Беринговский, Диксон, Дудинка, Игарка, Мезень, Нарьян-Мар, Онега, Певек, Провидения, Тикси, Хатанга, Эвбекинот, Амдерма, Анадырь) реализация крупных инвестиционных проектов не предусматривается. Их действующая мощность не увеличится и останется на уровне 43,02 млн.тонн.

Коэффициент использования перегрузочных комплексов по этим портам низкий и не превышает 0,35 (в среднем по бассейну – 0,5).

## Балтийский бассейн

### Порт Калининград

Увеличение объемов перевалки грузов через порт Калининград связан с реализацией следующих проектов.

1. Компания ООО "БалтНафта" (дочернее предприятие ОАО "Татнефть") в 2009 г. запустила нефтеналивной терминал. Он предназначен для экспорта различных, в основном светлых, нефтепродуктов. Пропускная способность терминала составляет 0,9 млн. тонн в год.

2. Компания ЗАО "Содружество Соя" в 2004-2007 гг. осуществила проект строительства морского аграрного терминала. После его открытия в 2007 г. компания стабильно наращивает объемы перевалки до заявленной мощности, которая составляет около 2 млн. тонн в год насыпных грузов и 0,5 млн. тонн наливных.

В настоящее время компания ведет работы по строительству второй очереди своего причального комплекса для завода по переработке сои. По завершению работ мощность терминала достигнет 5 млн. тонн.

3. ЗАО "Автотор" будет строить грузовой терминал, длина причальной стенки которого должна составить более 700 метров, а мощность – 880 тыс. TEU в год. Терминал должен будет обрабатывать суда грузоподъемностью 40 тыс. тонн и вместимостью 1500 стандартных контейнеров.

4. Калининградский морской торговый порт планирует развивать перевалку традиционных для него видов грузов: металлов, нефтепродуктов, контейнеров.

5. Калининградский морской рыбный порт в последние годы ведет работы по модернизации терминалов, реконструкции причалов, складских площадей. В результате этого появится возможность увеличения объемов перевалки на топливно-грузовом комплексе до 4,0 млн. тонн в год. Пропускная способность контейнерного терминала составит 220 тыс. TEU в год.

6. ООО «Балтийская стивидорная компания» (входит в Группу ОАО «Новороссийский морской торговый порт») в августе 2010 г. приступило к строительству контейнерного терминала на территории грузопассажирского автопаромного терминала в бассейне №3 г. Балтийск.

Предполагается переоборудовать под размещение контейнерных перегружателей причал № 1 грузопассажирского автопаромного терминала и построить новый причал длиной 200 м и глубиной у причала 10,5 м.

В соответствии с проектными решениями пропускная способность терминала составит 300 тыс. TEU в год. Терминал сможет принимать контейнеровозы вместимостью до 1200 TEU, длиной до 160 м, шириной до 26 м и максимальной осадкой 8,5 м.

Строительные работы предполагается завершить в 201 г.

Также можно прогнозировать увеличение объемов перевалки на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Германии в связи с выходом на проектную мощность (2,9 млн. тонн) паромного комплекса в Усть-Луге.

Таким образом, общий грузооборот порта Калининград (включая порт Балтийск) может составить:

к 2015 г. – 20,8 млн. тонн в год;

к 2020 г. – 22,5 млн. тонн в год;

к 2030 г. – 33,9 млн. тонн в год.

### Информация о перспективном развитии порта Калининград

	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
млн. тонн				
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>12,7</b>	<b>20,75</b>	<b>22,45</b>	<b>33,9</b>
<b>Наливные</b>	<b>5,7</b>	<b>8,25</b>	<b>8,25</b>	<b>9,25</b>
нефть сырая	1,0	1,5	1,5	1,5
нефтепродукты	4,3	6,05	6,05	6,05
прочие наливные	0,4	0,7	0,7	1,7
<b>Сухогрузы</b>	<b>7,0</b>	<b>12,5</b>	<b>14,2</b>	<b>24,65</b>
<i>Навалочные</i>	<i>1,4</i>	<i>2,7</i>	<i>3,8</i>	<i>6,45</i>
уголь и кокс	0,3	0,5	0,3	0,9

руды и концентраты				
химические	0,34	0,5	1,5	3,5
сахар		0,05	0,05	0,1
прочие навалочные	0,1	1,65	1,95	1,95
<u>Зерно</u>	<u>1,0</u>	<u>1,5</u>	<u>1,5</u>	<u>1,5</u>
<u>Лесные</u>	<u>0,0</u>	<u>0,05</u>	<u>0,05</u>	<u>0,05</u>
<u>Генеральные</u>	<u>1,8</u>	<u>8,25</u>	<u>8,85</u>	<u>16,65</u>
металлы не в деле	1,2	1,5	1,5	2,1
машины и оборудование	0,2	0,1	0,1	0,1
скоропортящиеся	0,0	0,15	0,2	0,2
грузы в контейнерах	1,5	4,5	5	12,05
грузы на паромов	0,9	1,55	1,55	1,6
прочие тарно-штучные	0,4	0,45	0,5	0,6
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>30,0</b>	<b>37,9</b>	<b>40,2</b>	<b>113,3</b>
В т.ч. по проектам:				
Строительство контейнерного терминала в п. Балтийск Калининградской области		2,2	0	0
Строительство 2-ой очереди комплекса по перевалке маслосодержащих культур в пос. Волочаевское Калининградской области		3,5	0	0
Строительство универсального портового комплекса для перегрузки генеральных грузов в пос. Балтийск Калининградской обл.		2,2	2,3	7,1
Строительство глубоководного порта в г. Балтийск (бухта Приморская) Калининградской области		0	0	66,0
<b>III Сухопутные подходы к порту</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Пропускная способность к большинству терминалов порта лимитируется пропускной способностью Калининградского железнодорожного узла и может быть определена в 10 млн. тонн.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Лимитируется дорожной сетью Калининградской области и улично-дорожной сетью Калининграда. Может быть оценена в 6-8 млн. тонн.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Порт связан с системой трубопроводов Литвы			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Судоходные ВВП используются недостаточно			

### **Большой порт Санкт-Петербург**

Развитие Большого порта Санкт-Петербург в ближайшей перспективе связано с модернизацией существующих мощностей. Такие планы имеются у всех крупных стивидорных компаний порта.

#### **ЗАО "Петербургский нефтяной терминал"**

На сегодняшний день продолжается реализация программы по модернизации и расширению нефтяного терминала, которая была начата в 1996 г. и рассчитана до 2020г. По завершению строительства мощность ЗАО «Петербургский нефтяной терминал» составит 15 млн. тонн нефтепродуктов в год с возможностью принимать суда дедвейтом до 80 000 тонн.

#### ЗАО "Первый контейнерный терминал" (ПКТ)

Терминал является лидером в области обработки контейнерных грузов в России и на Балтийском море. Благодаря регулярному фидерному сообщению ПКТ связан с крупными европейскими портами – Роттердамом, Гамбургом, Бремерхафеном и Антверпеном. Рефрижераторная площадка ПКТ по своим возможностям является одной из крупнейших в Европе.

Пропускная способность терминала в настоящее время составляет 1,1 млн. TEU в год. Инвестиционная программа развития терминала предусматривает увеличение мощности до 1,4 млн. TEU к 2014 г. (в соответствии с Инвестиционной заявкой, подготовленной в рамках Соглашения о взаимодействии между ФГУП "Росморпорт" и ЗАО "Первый контейнерный терминал").

ОАО "Морской порт Санкт-Петербург" (группа компаний).

ОАО "Морской порт Санкт-Петербург" – крупнейшая группа стивидорных компаний в Большом порту Санкт-Петербурга, включающая в себя первую, вторую, третью стивидорные компании.

Программа развития портовой инфраструктуры до 2015 г. предусматривает ввод в эксплуатацию следующих перегрузочных комплексов:

терминал чёрных металлов мощностью 2 млн. тонн в год;

терминал накатных грузов мощностью 1,4 млн. тонн в год;

рефрижераторный терминал мощностью 1,5 млн. тонн в год;

универсальные грузовые комплексы мощностью 3 млн. тонн в год;

вторая очередь автомобильного терминала мощностью 170 тыс. ед. (255 тыс. тонн) в год.

ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург»

После завершения реализации проекта второй очереди контейнерного терминала, начатого в 2012 году, терминал сможет осуществлять операции на пяти причалах с общей длиной 970 м и глубиной 12,5 м. Пропускная способность контейнерного терминала составит порядка 1,9 млн. TEU (20,9 млн. тонн) в год. Общая площадь терминала составит 76 га, что позволит одновременно разместить не менее 50 536 TEUs. Количество ячеек для хранения рефрижераторных контейнеров возрастет до 2700 единиц.

Совокупная мощность новых современных высокопроизводительных перегрузочных комплексов позволит обрабатывать 25 млн. тонн грузов в год.

ОАО "Петролеспорт"

В настоящее время ОАО «Петролеспорт» реализует комплексную программу модернизации, направленной на дальнейшее увеличение причальных и складских мощностей, железнодорожного и автомобильного фронта. Инвестиционная программа ОАО «Петролеспорт» направлена на повышение конкурентоспособности компании. Программа предполагает увеличение мощностей контейнерного терминала до 2,2 млн. TEU (в настоящее время – 0,8 млн. TEU), ро-ро терминала до 270 000 единиц колесной техники (в настоящее время – 210 тыс. ед.) к 2015 г.

Бронка (новый грузовой район)

Проект строительства аванпорта Бронка реализуется на южном побережье Финского залива, в районе примыкания дамбы защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений к существующей береговой черте, в границах Муниципального образования город Ломоносов.

В соответствии с Концепцией аванпорт Бронка призван стать одним из ключевых грузовых районов Большого порта Санкт-Петербург, интегрированным в логистическую систему Санкт-Петербургского транспортного узла и предназначенным для обработки контейнерных и накатных грузов. В рамках аванпорта Бронка разрабатывается проект Многофункционального морского перегрузочного комплекса "Бронка" (ММПК "Бронка").

ММПК "Бронка" будет включать в себя три специализированных комплекса: контейнерный терминал, терминал накатных грузов, логистический центр. Площадь контейнерного терминала составит 107 га, терминала накатных грузов – 57 га, логистического центра – 42 га. Длина причальной линии контейнерного терминала составит 1176 м (5 причалов), терминала накатных грузов – 630 м (3 причала). Пропускная способность 1-го этапа ММПК «Бронка» позволит обрабатывать 1,45 млн. TEU и 260 тыс. единиц Ro-Ro грузов. В дальнейшем планируется увеличить мощность комплекса до 1,9 млн. TEU и 260 тыс. единиц Ro-Ro грузов в год. После завершения своего строительства порт сможет принимать контейнеровозы класса Panamax и паромы класса Finnstar.

Пропускная способность и сроки начала эксплуатации терминалов:

I этап:

1-я очередь – 130 тыс. ед. ро-ро грузов, 500 тыс. TEU, с 2015 г.

2-я очередь – 950 тыс. TEU с 2016 г.

3-я очередь – 130 тыс. ед. ро-ро грузов с 2016 г.

II этап – 450 тыс. TEU с 2017 г.

Полное развитие – 260 тыс. ед. ро-ро грузов, 1 900 тыс. TEU.

В 2012 году проект по строительству морского многопрофильного перегрузочного комплекса "Бронка" в морском порту Большой порт Санкт-Петербург включен в Федеральную целевую программу "Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)". В настоящее время начаты строительные работы.

Таким образом, грузооборот Большого порта Санкт-Петербург с учетом аванпорта Бронка может составить:

к 2015 г. – 67,0-75,0 млн. тонн в год;

к 2020 г. – 98,5-112,0 млн. тонн в год;

к 2030 г. – 119,6-125,0 млн. тонн в год.

### Информация о перспективном развитии порта Большой порт Санкт-Петербург

млн. тонн

	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>57,8</b>	<b>67,1</b>	<b>98,5</b>	<b>119,6</b>
<b>Наливные</b>	<b>14,0</b>	<b>16,5</b>	<b>16,9</b>	<b>17,1</b>
нефть сырая				
нефтепродукты	14,0	16,4	16,8	17,0
прочие наливные	0,0	0,1	0,1	0,1
<b>Сухогрузы</b>	<b>43,8</b>	<b>50,6</b>	<b>81,6</b>	<b>102,5</b>
<i>Навалочные</i>	<i>5,5</i>	<i>8,3</i>	<i>8,6</i>	<i>9,0</i>
уголь и кокс		0,3	0,3	0,3
руды и концентраты	0,8	0,8	0,8	0,8
химические	4,8	7,0	7,2	7,6
сахар				
прочие навалочные	0,0	0,3	0,4	0,4
<i>Зерно</i>	<i>0,2</i>	<i>0,4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,5</i>
<i>Лесные</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>
<i>Генеральные</i>	<i>13,9</i>	<i>41,6</i>	<i>72,2</i>	<i>92,7</i>
металлы не в деле	7,9	7,8	8,0	8,1
машины и оборудование	0,7	1,0	1,0	1,0
скоропортящиеся	2,0	3,0	3,5	3,5
грузы в контейнерах	23,0	25,5	55,9	76,3
грузы на парамах	0,8	0,8	0,8	0,8
прочие тарно-штучные	3,3	3,6	3,0	3,0
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>82,1</b>	<b>93,3</b>	<b>135,4</b>	<b>164,7</b>
В т.ч. по проектам:				
Реконструкция объектов инфраструктуры морского порта Санкт-Петербург		6,5	7,8	3,3
Развитие контейнерного терминала (2-я очередь) в 4-ом грузовом районе Большого порта Санкт-Петербург в Угольной гавани		1,1	5,5	8,8

Реконструкция территории контейнерного терминала со строительством причала № 88 в морском порту и причального комплекса для отстоя ледокольного флота		3,6	0	0
Создание многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка»		0	27,6	17,2
Строительство 4-й очереди паромно-перегрузочного комплекса в гавани базы Литке Большой порт Санкт-Петербург		0,0	1,2	0,0
<b>III Сухопутные подходы к порту</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	42,2 млн. тонн. Лимитирующие участки: Станция Мга и перегон Горы-Мга. Припортовые ж/д станции не имеют резервов пропускной способности, за исключением станции Новый Порт (резерв 4,6 млн. тонн)			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Пропускная способность автоподходов к порту полностью исчерпана.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Продуктопровод от г. Кириши имеет пропускную способность 3 млн. тонн дизельного топлива в год.			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Пропускная способность внутренних водных путей в направлении Санкт-Петербурга практически исчерпана. Увеличение объемов грузов, доставляемых в порт речным транспортом, может быть увеличено только за счет уменьшения транзитных грузов, следующих на судах "река-море". В соответствии с постановлением Правительства РФ от 12 мая 2012 г. № 472 с 25 мая 2012 года речной порт Санкт-Петербург (пассажирский) открыт для захода иностранных спортивных парусных и прогулочных судов.			

### **Порт Усть-Луга**

В настоящее время в порту Усть-Луга функционируют следующие терминалы:  
Угольный терминал (ОАО «Ростерминалуголь»)

Первая очередь угольного терминала мощностью 4 млн. тонн была введена в эксплуатацию в декабре 2001 г. Комплекс второй очереди мощностью 8 млн. тонн угля в год принял первое судно в январе 2006 г.

Полная мощность терминала – 12,4 млн. тонн в год.

Комплекс перегрузки технической серы (ОАО «Европейский серный терминал»)

Строительство комплекса осуществляется с 2003 г. В декабре 2009 г. было завершено комплексное опробование оборудования, достигнута проектная мощность первой очереди строительства (около 500 тыс. тонн серы).

Проектная мощность комплекса составляет 9 млн. тонн в год, что планируется достичь к 2015 г.

Планируется обработка судов водоизмещением до 70 тыс. тонн.

Автомобильно-железнодорожный паромный комплекс (ФГУП "Росморпорт")

Паромное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Германии – это проект федерального значения, одно из звеньев транспортного коридора «Запад – Восток». Два паромных терминала, железнодорожный и автомобильный, предназначены для приёма и обработки судов ро-ро, железнодорожных,

автомобильных и автомобильно-железнодорожных паромов, обслуживающих линию Усть-Луга – Балтийск и линию заграничного судоходства Усть-Луга – порты Германии.

В настоящее время существует регулярное сообщение Усть-Луга – Балтийск. В среднем, двенадцать судозаходов в месяц выполняется грузовым паромом "Балтийск" и теплоходом "Petersburg".

На регулярной основе выполняются судозаходы т/х "Каунас" компании DFDS SEAWAYS по маршруту Усть-Луга – Киль.

С начала 2012 г. Линия Finnlines осуществляет судозаходы в порт Усть-Луга в тестовом режиме.

С июня 2012 г. организовано паромное сообщение Усть-Луга – Засниц.

Проектная мощность комплекса – 5,5 млн. тонн в год.

Универсальный перегрузочный комплекс (ОАО «Универсальный перегрузочный комплекс») специализируется на приеме, хранении и отгрузке на экспорт (импорт) генеральных и навалочных грузов.

Дедвейт судов, которые могут проходить и швартоваться к причалам терминала, составляет до 70 тыс. тонн, любого класса, с осадкой не более 14 м.

Производственная мощность ООО «УПК» составляет до 3 млн. тонн в год. До 2020 года планируется увеличение производственных мощностей до 7 млн. тонн.

Многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2» (ОАО «Компания Усть-Луга»)

Многопрофильный перегрузочный комплекс (МПК) «Юг-2» предназначен для перевалки накатных грузов, в том числе – новых импортных автомобилей, контейнерных и генеральных грузов. При выходе на полную мощность МПК «Юг-2» обеспечит приём, хранение и перевалку 4,6 млн. тонн грузов в год.

Проектная мощность автомобильного терминала Многопрофильного комплекса – 450 тыс. новых иномарок в год.

На сегодняшний момент в эксплуатацию введены все причалы, что позволяет производить грузовые операции с судами разных типов, осуществлять одновременную выгрузку грузов крановым вариантом с верхней палубы и выкат накатных грузов через кормовую рампу. Окончание строительства терминала предполагает ввод новых площадей, что принципиально изменит сложившиеся логистические схемы доставки грузов.

Терминал Новая Гавань.

Терминал Новая Гавань – первый глобальный проект Группы компаний «РТЛ» (международный логистический провайдер полного цикла, специализируется на поиске оптимальных решений для организации транспортной логистики автомобилей, специальной техники, комплектующих, запасных частей и оборудования для автомобильных заводов) по строительству собственного морского терминала, предназначенного для перевалки автомобилей с паромов типа ро-ро. Строительство морского комплекса ведётся с апреля 2007 г. Терминал находится в 12 км от основных причалов порта Усть-Луга, в 2009 г. он включён в состав границ этого порта.

1-ая очередь терминала введена в эксплуатацию в ноябре 2011 г.

«РТЛ» имеет договоренности с альянсами Renault-Nissan, PSA Peugeot-Citroen, а также компаниями Mazda и Ford о работе через «Новую Гавань».

Пропускная способность терминала на первом этапе заявлена на 125 тыс. автомобилей в год. На втором этапе (2013 г.) этот поток увеличится до 225 тыс. автомобилей, а при выходе на полную мощность (после 2014 г.) составит 250 тыс. автомобилей в год.

Контейнерный терминал (ОАО «Усть-Лужский контейнерный терминал»)

Строительство контейнерного терминала в порту Усть-Луга началось в апреле 2007 г. Новый терминал с пропускной способностью до 3 млн. TEU в год станет крупнейшим в России, СНГ и на Балтике.

Терминал в Усть-Луге также станет и самым передовым в технологическом отношении – будет принимать суда вместимостью 6 000 TEU, что позволит перейти на прямую доставку контейнеров на российский рынок. Он будет оснащён современным технологическим оборудованием для погрузочно-разгрузочных операций, складирования, хранения и учёта, оформления товаросопроводительной документации.

Строительство ведётся в рамках государственно-частного партнёрства. Принимая во внимание важность регулярности работы контейнерных линий и зависимость от метеоусловий, на сегодняшнем этапе развития порта целесообразно сконцентрироваться на строительстве волнозащитных сооружений. Кроме того, на регулярности работы порта сказывается необходимость синхронного развития

железнодорожных путей в соответствии с заложенными в Генеральной схеме развития железнодорожного транспорта на 2015 и 2020 гг. параметрами.

Строительство первой очереди Усть-Лужского контейнерного терминала (УЛКТ) пропускной способностью 440 тыс. TEU завершено в 2011г.

Полного развития УЛКТ достигнет к 2025 г., когда пропускная способность терминала будет доведена до 3 млн. TEU.

Ввод мощностей терминала:

первый этап – 2011 г., суда вместимостью 2 500 TEU, пропускная способность терминала – 440 тыс. TEU;

второй этап – 2015 г., суда вместимостью до 6 000 TEU, пропускная способность терминала – 1,55 млн. TEU;

полное развитие – 2019 г., суда вместимостью до 6 000 TEU, пропускная способность терминала – 2,85 тыс. TEU.

Комплекс наливных грузов (ОАО "Роснефтьбункер")

Проект нефтеналивного терминала в Усть-Луге рассчитан на перевалку нефтепродуктов до 30 млн. тонн в год (тёмные – 18 млн. тонн, светлые – 12 млн. тонн). Нефтепродукты будут доставляться на терминал по железной дороге.

С 31 января 2011 г. наливной комплекс работает в тестовом режиме, когда танкер-продуктовоз «SKF Neva» дедвейтом 47 тыс. тонн принял на борт с терминала первую экспортную партию нефтепродуктов.

15 апреля 2011 г. нефтепродуктовый терминал в Усть-Луге уже принял первый танкер дедвейтом 114 тыс. тонн – «Приморский проспект» – принадлежащий ОАО «Совкомфлот».

В 2012 г. объем перевалки комплекса составил 12,6 млн. тонн.

Ожидаемый объем отгрузки нефтепродуктов через морской терминал:

в 2013 г. – 20 млн. тонн;

в 2014 г. – 30 млн. тонн.

Росту объема экспорта нефтепродуктов будет способствовать углубление акватории порта до 17 м для приёма крупнотоннажных танкеров, после чего порт Усть-Луга сможет принимать суда дедвейтом до 150 тыс. тонн.

Усть-Лужский бункеровочный комплекс (БТС-2) (ОАО «Транснефть»)

В ноябре 2008 г. Правительство РФ издало распоряжение №1754-р о проектировании и строительстве в 2 этапа «Балтийской трубопроводной системы – 2» по маршруту г. Унеча (Брянская область) – г. Усть-Луга (Ленинградская область). Для реализации этого проекта компания ОАО «Транснефть» приобрела ООО «Усть-Лужский бункеровочный комплекс».

Первый этап – строительство пускового комплекса пропускной способностью до 30 млн. тонн нефти в год с началом транспортировки нефти в первом квартале 2012 г.

Терминал введен в эксплуатацию в марте 2012 г. Тестовая отгрузка нефти совершена на танкер "Невский проспект" (компании "Совкомфлот").

Второй этап (декабрь 2013 г.) – строительство второго пускового комплекса с доведением пропускной способности до 38 млн. тонн нефти в год.

Планируются к постройке:

Комплекс по перевалке сжиженных углеводородных газов и светлых нефтепродуктов (ООО «СИБУР-Портэнерго»)

Комплекс по перевалке сжиженных углеводородных газов (СУГ) и светлых нефтепродуктов – единственный морской терминал в России, ориентированный, прежде всего, на перевалку СУГ изотермического хранения. В сочетании с большими объемами перевалки и возможностью приёма крупнотоннажных судов комплекс станет значимым инфраструктурным объектом, который будет оказывать существенное влияние на энергетические рынки Европы.

Строительно-монтажные работы начались во втором квартале 2010 года. В третьем квартале 2013 г. предполагается завершение строительства и ввод комплекса в эксплуатацию. Планируемый годовой грузооборот – до 4,0 млн. тонн, в том числе: до 1,5 млн. тонн сжиженных углеводородных газов (пропан, бутан) и до 2,5 млн. тонн светлых нефтепродуктов (БГС, нефтя, автобензины).

Комплекс по перевалке и фракционированию стабильного газового конденсата и продуктов его переработки (ООО «НОВАТЭК – Усть-Луга»)

Компания ООО «НОВАТЭК – Усть-Луга» имеет планы строительства в порту Усть-Луга комплекса по перевалке стабильного газового конденсата на экспорт.

Номенклатура грузов – стабильный газовый конденсат и продукты его переработки (нафта, дизельное топливо, авиационный керосин, мазут).

Заявленная полная мощность – 6,0 млн. тонн в год.

В 2012 г. введена первая очередь, в 2015 г. планируется ввод полной мощности, в 2016 г. – достижение заявленного грузооборота.

В настоящее время образована территория, завершены проектные работы.

Терминал минеральных удобрений

Заказчиком-застройщиком является ОАО «Балтийские генеральные грузы» (дочерняя компания ОАО «МХК «ЕвроХим»).

Объём перевалки – 5-7 млн. тонн в год. Сроки ввода в эксплуатацию – 2015 г.

Металлургический терминал

Заказчиком-застройщиком комплекса является ООО «Балтийский металлургический терминал» (БМТ). В рамках реализации проекта в 2009 г. началось строительство первой очереди терминала. Плановый срок ввода в эксплуатацию первой очереди терминала БМТ – 2012 г., второй очереди – 2013 г.

Мощность 1-ой очереди – 2 млн. тонн, 2-ой очереди – до 4 млн. тонн в год.

Заявленная полная мощность комплекса – 6,0 млн. тонн в год.

Проект предполагает строительство трёх глубоководных причалов. Площадь территории терминала составит 40 га, что позволит осуществлять перевалку более 4 млн. тонн грузов ежегодно и одновременно хранить более 300 тыс. тонн металлопроката.

Кроме того, предполагается строительство терминалов для генеральных и навалочных грузов на втором грузовом районе порта Усть-Луга. В настоящее время ведутся переговоры по оформлению пула инвесторов. Суммарная мощность данных терминалов к 2025 г. составит 22,0 млн. тонн в год.

По данным из различных источников к 2030 г. грузооборот порта может возрасти до 180,0 млн. тонн. Однако, в энерго-сырьевом сценарии (с учетом ограничений, накладываемых «Энергетической стратегией России на период до 2030 года», «Генеральной схемой развития нефтяной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года», а также прогнозных показателей Минэкономразвития по топливно-энергетическому комплексу России до 2030 года) принимаем грузооборот порта Усть-Луга равным порядка 100,0 млн. тонн.

### Информация о перспективном развитии порта Усть-Луга

	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
млн. тонн				
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>46,8</b>	<b>62,5</b>	<b>73,5</b>	<b>102,0</b>
<b>Наливные</b>	<b>26,9</b>	<b>32,5</b>	<b>31,1</b>	<b>37,5</b>
нефть сырая	14,3	18,0	18,0	20,0
нефтепродукты	12,6	8,0	8,6	9,0
прочие наливные		6,5	4,5	8,5
<b>Сухогрузы</b>	<b>19,9</b>	<b>30,0</b>	<b>42,4</b>	<b>64,5</b>
<i>Навалочные</i>	<i>16,9</i>	<i>17,8</i>	<i>18,6</i>	<i>24,6</i>
уголь и кокс	15,7	12,5	11,5	14,5
руды и концентраты	0,1			
химические	0,1	5,3	7,0	10,0
сахар				
прочие навалочные	0,0	0,1	0,1	0,1
<i>Зерно</i>				
<i>Лесные</i>	<i>0,2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,7</i>	<i>1,0</i>
<i>Генеральные</i>	<i>1,6</i>	<i>11,7</i>	<i>23,2</i>	<i>38,9</i>
металлы не в деле	1,2	1,2	4,2	5,2
машины и оборудование		1,3	2,5	2,5
скоропортящиеся			1,8	1,8
грузы в контейнерах	0,1	5,0	10,5	25,0
грузы на паромках	1,1	3,9	3,9	3,9
прочие тарно-штучные	0,4	0,4	0,4	0,6
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				

<b>Всего</b>	<b>87,5</b>	<b>130,0</b>	<b>152,0</b>	<b>157,0</b>
В т.ч. по проектам:				
Строительство Контейнерного терминала в морском торговом порту Усть-Луга		10,0	20,0	5,0
Строительство комплекса по перевалке на экспорт тяжелых дистилляторов и терминала по перевалке нефти и нефтепродуктов в устье р. Луга		1,6	0,0	0,0
Развитие комплекса по перевалке нефтепродуктов		16	0,0	0,0
Строительство терминала по перевалке стабильного газового конденсата		6,0	0,0	0,0
Строительство комплекса по перегрузке СУГ		3,5	0,0	0,0
Строительство терминала минеральных удобрений		5,0	2,0	0,0
Строительство терминала по перевалке накатных грузов		0,4	0,0	0,0
<b>III Сухопутные подходы к порту</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Определена компоновочной схемой в 105 млн. тонн. На подходе к порту Усть-Луга на участке Вейнмар – Усть-Луга в соответствии с «Генеральной схемой развития ж/д транспорта» для повышения пропускной способности к 2015 году потребуется строительство второго пути (19,9 км) и оборудование участка автоблокировкой.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Определена компоновочной схемой в 25 млн. тонн. В настоящее время автомобильные подходы к порту находятся в неудовлетворительном состоянии.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Планами развития БТС-2 определена пропускная способность нефтепровода в 38 млн. тонн.			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Судоходные ВВП имеются, однако перевозки по ним незначительны.			

\*) из них: СУГ – 5,50 млн. тонн.

### **Порт Приморск**

Порт Приморск является конечным звеном Балтийской трубопроводной системы (БТС). Данный проект обеспечивает транспортировку нефти с Тимано-Печорского месторождения, из Западной Сибири и Урало-Поволжья.

В настоящее время Приморск является крупным портом по перевалке сырой нефти. С 2007 г. и по настоящее время порт работает на предельной мощности, отгружая около 75 млн. тонн нефти в год.

В 2011 г. Приморский торговый порт приобрела группа НМТП.

13 марта 2012 г. менеджмент Группы НМТП опубликовал презентацию «Мастер-плана «Стратегия развития Группы НМТП до 2020 года».

Работа над этим документом заняла около года, в течение которых новая управленческая команда определила основные направления долгосрочного развития Группы.

Стратегия Группы НМТП на 2011-2020 гг. состоит из трех последовательных этапов: Краткосрочная стратегия (2011-2012 годы), Среднесрочная стратегия (2012-2015 годы), Долгосрочная стратегия (2015-2020 годы).

В долгосрочной стратегии предусматривается создание универсального глубоководного порта на базе Приморского торгового порта: создание терминалов для перевалки контейнеров, металлов, ЖРС, минеральных удобрений и нефтепродуктов.

Потенциальная база для грузов, поступающих по железной дороге:

металлы: 3 млн. тонн в год;

ЖРС: 3 млн. тонн в год;

минеральные удобрения: 5 млн. тонн в год;

нефтепродукты: 22 млн. тонн в год;

контейнеры: 0,8 - 1 млн. тонн в год.

Таким образом, общий объем перевалки должен составить около 34 млн. тонн грузов в год. Со многими грузоотправителями подписаны соглашения о намерениях.

Основной проблемой при реализации этого проекта является железнодорожная составляющая. Однако Группа НМТП рассчитывает, что ОАО "РЖД" сможет обеспечить поставки запланированных грузов в порт с учетом ведущихся строительных работ, а именно:

модернизация участка Ручьи – Лосево;

строительство новой линии Лосево – Каменногорск;

электрификация и строительство второго главного пути на участке Каменногорск-Выборг;

Федеральным бюджетом на 2012 г. и плановый 2013-2014 гг. предусмотрено целевое увеличение УК ОАО «РЖД» объемом в 7,5 млрд. рублей на развитие железнодорожного участка Выборг – Приморск – Ермилово (Группа НМТП рассчитывает на то, что при бесперебойном финансировании проект может быть завершен в течение двух-трех лет).

В мае 2008 г. в рамках реализации проекта "Север" введён в эксплуатацию первый пусковой комплекс терминала светлых нефтепродуктов ООО "БалттрансСервис" мощностью 8,4 млн. тонн в год. По нефтепродуктопроводу "Север" (Кстово (Второво) – Ярославль – Кириши – Приморск) осуществляется транспортировка на экспорт в Европу и США дизельного топлива стандарта "Евро-5".

До 2015 г. планируется расширение пропускной способности этого нефтепродуктопровода до 12 млн. тонн, а далее и до 15 млн. тонн в год.

По данным из различных источников к 2030 г. грузооборот порта может возрасти до 100 млн. тонн. Однако, с учетом ограничений, накладываемых «Энергетической стратегией России на период до 2030 года», «Генеральной схемой развития нефтяной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года», а также прогнозных показателей Минэкономразвития по топливно-энергетическому комплексу России до 2030 года, принимаем грузооборот порта Приморск равным порядка 90,0 млн. тонн.

### Информация о перспективном развитии порта Приморск

млн. тонн

	2011 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>74,8</b>	<b>79,0</b>	<b>80,0</b>	<b>89,5</b>
<b>Наливные</b>	<b>74,8</b>	<b>79,0</b>	<b>80,0</b>	<b>79,5</b>
нефть сырая	68,2	73,0	74,0	73,5
нефтепродукты	6,5	6,0	6,0	6,0
прочие наливные				
<b>Сухогрузы</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>10,0</b>
<u>Навалочные</u>		<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>10,0</u>
уголь и кокс				
руды и концентраты				
химические				10,0
сахар				
прочие навалочные				
<u>Зерно</u>				
<u>Лесные</u>				
<u>Генеральные</u>		<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>
металлы не в деле				
машины и оборудование				
скоропортящиеся				

грузы в контейнерах				
грузы на паромов				
прочие тарно-штучные				
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>83,4</b>	<b>83,4</b>	<b>126,4</b>	<b>126,4</b>
В т.ч. по проектам				
Строительство терминалов в Приморске для перевалки контейнеров, металлов, ЖРС, минеральных удобрений и нефтепродуктов		0,0	43,0	0,0
<b>III Сухопутные подходы к порту</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Внешние ЖД подходы к порту могут обеспечивать только его хозяйственно-эксплуатационные нужды. Генеральной схемой развития железнодорожного транспорта к 2015 году предусмотрено увеличение пропускной способности подходов к порту Приморск.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Автодорожные подходы к порту могут обеспечивать только его повседневную деятельность.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	82,5 млн. тонн.			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Судоходные ВВП отсутствуют.			

### **Порт Выборг**

Порт Выборгский является универсальным малым портом с пропускной способностью до 3 млн. тонн грузов в год.

Порт специализируется на перевалке широкой номенклатуры генеральных, навалочных грузов (минеральные удобрения, уголь, руда, чугун, металлолом), пищевых и химических наливных грузов.

В летнюю навигацию в порту также осуществляет прием пассажирских судов.

В 2011-2012 гг. в порту проходили масштабные работы по реконструкции, которые в самое ближайшее время должны повлиять на рост грузооборота. В 2012 г. в порту перевалено 1,5 млн. тонн грузов.

Объем перевалки грузов через данный порт может составить:

к 2015 г. - 1,5-2,5 млн. тонн в год;

к 2020 г. - 2,0-3,0 млн. тонн в год;

к 2030 г. - 3,0-3,4 млн. тонн в год.

Генеральной схемой развития железнодорожного транспорта к 2015 году предусмотрено увеличение пропускной способности подходов к порту Выборг.

В целом, мощности портов Балтийского бассейна сегодня задействованы на 70%, при реализации всех заявленных проектов коэффициент использования перегрузочных комплексов составит 0,8.

### **Азово-Черноморский бассейн**

#### **Порт Новороссийск**

Морской порт оказывает услуги по перевалке генеральных, навалочных, контейнерных, продовольственных грузов, лесоматериалов, сырой нефти и нефтепродуктов.

Общая протяженность причального фронта 14836 м, в том числе, на Внутренней гавани – 9822 м (58 причалов различного назначения), на остальной акватории порта –

5014 м (28 причалов различного назначения), берегоукреплений 803,7 м, оградительных гидротехнических сооружений 3967,5 м.

В границах морского порта Новороссийск осуществляют свою деятельность более 80 хозяйствующих субъектов (стивидорные, агентирующие, бункеровочные, сюрвейерские компании и пр.). Основными предприятиями, эксплуатирующими причальный фронт различного назначения, являются:

1. Группа НМТП:

ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (включая Нефтегавань Шесхарис);

ОАО «Новорослесэкспорт»;

ОАО «Новороссийский судоремонтный завод» (НСРЗ);

ОАО «ИПП»;

ОАО «Новороссийский зерновой терминал» (НЗТ);

ОАО «Флот НМТП».

2. ЗАО «Каспийский трубопроводный консорциум - Р» (КТК-Р).

3. ОАО «Новороссийское узловое транспортно-экспедиционное предприятие» (НУТЭП).

4. ОАО «Комбинат «Стройкомплект» (КСК).

5. База технического обслуживания флота (БТОФ).

6. ФГУП «Новороссийское управление АСПТР» Госморспасслужбы России.

Группа «Новороссийский морской торговый порт» является крупнейшим российским портовым оператором и третьим оператором в Европе по объему грузооборота.

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-15 годы)» предусмотрено развитие порта Новороссийск:

принимается инвестиционное решение по строительству причала №38 в составе Юго-Восточного грузового района порта Новороссийск (210 тыс. TEU в год);

ведутся строительные работы по созданию бункеровочного комплекса на причале №6. Мощность 446,76 тыс. тонн в год;

реконструкция причала №41 (осуществляется модернизация перегрузочного оборудования);

Зерновой терминал. Производственная мощность увеличится с 1,5 млн. тонн в год до 2,5 млн. тонн в год.

ведутся строительные работы по реконструкции пристани №4 ООО «Новороссийский мазутный терминал», мощность – 4 млн. тонн в год.

В марте 2012 года опубликована презентация «Мастер-плана «Стратегия развития Группы НМТП до 2020 года».

В документе определены основные направления долгосрочного развития Группы.

Стратегия НМТП на 2011-2020 гг. состоит из трех последовательных этапов: Краткосрочная стратегия (2011-2012), Среднесрочная стратегия (2012-2015), Долгосрочная стратегия (2015-2020).

На первом этапе (2011-2012) улучшения касаются повышения операционной эффективности существующих активов. Работы частично выполнены.

На втором этапе (2012-2015) предусмотрены капитальные вложения в инфраструктуру, как необходимое условие модернизации технологии перевалки.

На третьем этапе (до 2020 г.) необходимо развивать специализацию терминалов по обработке контейнеров, нефтепродуктов и насыпных грузов.

НМТП продолжает реализацию инвестиционной программы, которая была принята ранее. Основной акцент прежней программы был сделан на строительство новых терминалов (Шесхарис, НМТ, БСК).

В рамках принятой стратегии предлагается новая концепция развития НМТП. Согласно новой концепции предполагается переход от специализации по стивидорным компаниям, к специализации по производственным площадям.

- Специализация НЛЭ на перевалке контейнеров. Строительство специализированного контейнерного терминала мощностью в 500 тыс. TEU. Когда новые мощности НЛЭ будут задействованы как минимум на 75%, начнется реализация проекта по строительству контейнерного терминала на базе Западного района НМТП, что увеличит мощность перевалки контейнеров НМТП с 170 до 700 тыс. TEU, что в сумме с НЛЭ даст 1,2 млн. TEU;

- Увеличение мощности порта в Новороссийске по перевалке зерна на 2 млн. тонн;

- Строительство терминала по перевалке ЖРС мощностью до 12 млн. тонн с возможностью использования технологии для перевалки других видов насыпных грузов (минеральные удобрения, уголь) и реверсивного цикла;

- Переориентация труб, черных и цветных металлов, лесных (возможно), скоропортящихся, негабаритных и других видов грузов на Восточный район НМТП и НСРЗ;

- Техническое перевооружение перевалочного оборудования Восточного района НМТП и НСРЗ

Для достижения поставленных целей НМТП планирует сфокусироваться на быстрорастущих высокодоходных грузах при сохранении общей универсальности активов, ввести в эксплуатацию новые терминалы и инвестировать в развитие новых технологий и совершенствование производственных процессов.

Грузооборот порта Новороссийск за 2012 г. составил 117,4 млн. тонн.

С учетом реализации инвестиционных проектов объем перевалки грузов через данный порт может составить:

к 2015 г. – 144,3 млн. тонн в год;

к 2020 г. - 152,0 млн. тонн в год;

к 2030 г. - 157,5 млн. тонн в год.

### Информация о перспективном развитии порта Новороссийск

млн. тонн

	2011 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>117,4</b>	<b>144,3</b>	<b>152,0</b>	<b>157,5</b>
<b>Наливные</b>	<b>86,1</b>	<b>106,0</b>	<b>108,9</b>	<b>110,2</b>
нефть сырая	73,2	90,0	92,0	93,0
нефтепродукты	12,0	14,5	15,0	15,3
прочие наливные	0,9	1,5	1,9	1,9
<b>Сухогрузы</b>	<b>31,3</b>	<b>38,3</b>	<b>43,1</b>	<b>47,3</b>
<i>Навалочные</i>	<i>2,8</i>	<i>7,4</i>	<i>8,0</i>	<i>8,0</i>
уголь и кокс	0,3			
руды и концентраты	1,6	3,6	3,6	3,6
химические	0,8	2,1	2,6	2,6
сахар	0,6	1,7	1,8	1,8
прочие навалочные	0,1	0,1	0,1	0,1
<i>Зерно</i>	<i>9,0</i>	<i>10,0</i>	<i>10,0</i>	<i>11,0</i>
<i>Лесные</i>	<i>0,7</i>	<i>1,0</i>	<i>1,1</i>	<i>1,2</i>
<i>Генеральные</i>	<i>11,1</i>	<i>20,0</i>	<i>24,0</i>	<i>27,1</i>
металлы не в деле	9,7	10,4	10,9	10,9
машины и оборудование	0,3	0,0	0,0	0,0
скоропортящиеся	0,4	0,6	0,6	0,6
грузы в контейнерах	5,8	6,5	10,0	13,0
грузы на парамах	1,2	1,6	1,7	1,7
прочие тарно-штучные	0,7	0,8	0,9	1,0
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>145,4</b>	<b>155,5</b>	<b>165,9</b>	<b>176,4</b>
В т.ч. по проектам:				
Строительство бункеровочного комплекса на причале №6		0,4	0	0
Строительство глубоко водного причала №38 в Юго-Восточном грузовом районе морского порта Новороссийск		2,5	0	0
Реконструкция специализированного контейнерного терминала на базе НЛЭ мощностью 700		5,2	0	0

тыс. TEU				
Реконструкция терминального комплекса НЗТ до 8 млн. тонн в год		2,0	0	0
Реконструкция специализированного контейнерного терминала на базе НМТП мощностью 700 тыс. TEU в год (увеличение на 529 тыс. TEU)		0	6,4	0
Реконструкция специализированного терминала по перевалке навалочных грузов (ЖРС/ угля/ минеральных удобрений) на базе ОАО НМТП (Широкий пирс №2)		0	2,0	0
Реконструкция и техническое перевооружение ОАО «НСПЗ» (для перевода грузов с Широкого пирса №1 ОАО «НМТП» и ОАО «НЛЭ»)		0	2,0	0
Строительство морского терминала по перевалке светлых нефтепродуктов в пос. Кабардинка		0	0	10,5
<b>III Сухопутные подходы к порту</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Станции Новороссийск порядка 30 млн. тонн. Лимитируется отсутствием в городе свободных площадей для развития станционного хозяйства. Станции Грушевая порядка 8 млн. тонн. В соответствии с Генеральной схемой развития железнодорожного транспорта к 2015 году запланирована реконструкция участка Им.М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Порядка 7 млн. тонн. Лимитируется пропускной способностью улично-дорожной сети города.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	КТК - 34 млн. тонн; Тихорецк-Новороссийск 45 млн. тонн.			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Порт не связан с ВВП страны.			

### **Порт Туапсе**

ОАО «Туапсинский морской торговый порт» (ОАО «ТМТП») входит в UCLPort-субхолдинг, объединяющий стивидорные активы транспортной группы UCLPort – Таганрогский морской порт на Юге страны, а также ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург», ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» на Северо-западе России.

ОАО «ТМТП» специализируется на перевалке навалочных грузов (каменного угля, руды, зерновых культур, сахара-сырца), генеральных грузов (черные металлы), нефтеналивных грузов (сырая нефть и нефтепродукты наливом) и других экспортно-импортных грузов.

Порт является глубоководным с круглогодичной навигацией.

К нему выходят грузопотоки центральных и южных регионов европейской части России, Урала и южной части Западной Сибири. Основными экспортными и импортными грузами являются страны Средиземноморского бассейна, Западной и

Северной Европы, Ближнего и Среднего Востока, Индия, страны Южной Америки и Скандинавии, Юго-восточной Азии и США.

Грузооборот порта Туапсе в 2012 г. составил 17,8 млн. тонн.

В 2012 году в порту введен глубоководный причал 1А для перевалки нефтепродуктов (ООО «РН-Туапсенефтепродукт»).

Планируется до 2015 года провести модернизацию схемы механизации Широкого мола, в результате чего произойдет увеличение грузооборота черных металлов до 2,5 млн.тонн.

В 2015-2020 годах на территории Туапсинского судоремонтного завода планируется строительство следующих комплексов:

- комплекс по перегрузке сахара-сырца производственной мощностью 1 млн.тонн в год;
- комплекс по перегрузке сои производственной мощностью 0,65 млн.тонн в год;
- комплекс по перегрузке черных металлов производственной мощностью 3,3 млн.тонн в год;
- модернизация зернового терминала для увеличения производственной мощности на 1,5 млн.тонн в год.

Для реализации данных проектов необходимо реализовать следующие инфраструктурные проекты, влияющие на подходы к порту и его пропускную способность:

- проведение дноуглубительных работ и реконструкция причалов № 9,10,11 для обеспечения возможности обработки судов дедвейтом до 80 тыс.тонн за счет федерального бюджета, а модернизацию технологического оборудования, инженерных коммуникаций и т.д. – за счет инвестора;
- проведение дноуглубительных работ на акватории ТСПЗ с реконструкцией причалов 11а, 12а и оградительного мола для обеспечения возможности обработки судов дедвейтом до 50 тыс.тонн у причалов ТСПЗ за счет федерального бюджета, а реконструкцию причалов 14-17, строительство перегрузочных комплексов, инженерных коммуникаций и т.п. – за счет инвестора;
- увеличение пропускной способности подъездной железнодорожной инфраструктуры к станции Туапсе – реконструкция станции Туапсе-сортировочная с развитием припортовой станции Кривенковская за счет средств федерального бюджета и инвестиционной программы ОАО «РЖД»;
- реконструкция подъездных автомобильных дорог к порту как на подходах к городу Туапсе, так и внутригородских дорог для увеличения пропускной способности автомобильной дорожной сети и снятие ограничений движения для большегрузного и длинномерного транспорта, за счет федерального или краевого бюджета;
- завершение строительства Шаумянского тоннеля и реконструкция автодороги Р-254 «Майкрп-Туапсе» с доведением параметров до 3 категории на участке от тоннеля до пересечения с трассой М-27 «Джугба-Сочи» от п.Джугба до г.Туапсе;
- реконструкция федеральной автомобильной дороги М-27 «Джугба-Сочи» от п.Джугба до г.Туапсе.

Объем перевалки грузов через данный порт может составить:

- к 2015 г. - 32,2 млн. тонн в год;
- к 2020 г. - 39,4 млн. тонн в год;
- к 2030 г. - 39,4 млн. тонн в год.

### Информация о перспективном развитии порта Туапсе

	млн. тонн			
	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>17,8</b>	<b>32,2</b>	<b>39,4</b>	<b>39,4</b>
<b>Наливные</b>	<b>10,2</b>	<b>21,0</b>	<b>21,5</b>	<b>21,5</b>
нефть сырая	0,7	5,0	5,0	5,0
нефтепродукты	9,4	16,0	16,5	16,5
прочие наливные				
<b>Сухогрузы</b>	<b>7,6</b>	<b>11,2</b>	<b>17,9</b>	<b>17,9</b>
<b>Навалочные</b>	<b>4,2</b>	<b>6,5</b>	<b>8,3</b>	<b>8,3</b>
уголь и кокс	2,8	3,6	4,0	4,0
руды и концентраты	0,0	0,2	0,2	0,2

химические	1,4	2,3	2,5	2,5
сахар	0,0	0,4	1,0	1,0
прочие навалочные			0,7	0,7
<u>Зерно</u>	<u>1,9</u>	<u>2,0</u>	<u>3,5</u>	<u>3,5</u>
<u>Лесные</u>				
<u>Генеральные</u>	<u>1,6</u>	<u>2,7</u>	<u>6,1</u>	<u>6,1</u>
металлы не в деле	1,5	2,5	5,8	5,8
машины и оборудование	0,0			
скоропортящиеся		0,3	0,3	0,3
грузы в контейнерах				
грузы на паромках				
прочие тарно-штучные	0,1			
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>31,2</b>	<b>38,2</b>	<b>38,2</b>	<b>38,2</b>
В т.ч. по проектам:				
Окончание строительства Глубоководного причала 1А		7,0	0,0	0,0
<b>III Сухопутные подходы к порту</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	До 13 млн. тонн. 4. Лимитируется пропускной способностью станции Туапсе-Сортировочная (с учетом планов развития стивидорных компаний порта Туапсе) 5. Необходимо развитие припортовой станции Кривенковская с укладкой 10-12 дополнительных приемо-сдаточных и сортировочных путей для обеспечения возможности накопления, сортировки и подготовки составов для подачи в порт.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Порядка 1 млн. тонн. Лимитируется: 1. пропускной способностью улично-дорожной сети города; 2. пропускной способностью ФАД «Джугба – Сочи» (ограничения на проезд длинномерного транспорта длиной более 11 метров); 3. пропускной способностью АД «Майкоп – Туапсе» (необходимо завершение строительства тоннеля под Шаумянским перевалом и доведение параметров автодороги до 3 категории).			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Практически равна нулю. Существует необходимость реконструкции нефтепровода диаметром 500 мм.			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	ВВП не используются, однако существует большой потенциал перевозок судами смешанного «река-море» плавания. Пропускная способность может быть оценена до 10 млн.тонн.			

### Порт Кавказ

Морской порт Кавказ — это развивающийся морской порт, имеющий все предпосылки для дальнейшего экономического развития. Общий грузооборот порта в 2012 г. составил 9,4 млн. тонн.

Погрузочно-разгрузочную деятельность в Порту осуществляют:

1. ОАО «Анроскрым». Является оператором автопассажирского и железнодорожного паромных комплексов.
2. ООО «Югнефтехимтранзит». Осуществляет перевалку нефтепродуктов, жидких химических грузов, серы.
3. ЗАО «Лада-Геленджик-Транс» (ро-ро, навалочные).
4. ЗАО «Евро-Транс» (нефтепродукты).
5. ООО «ЕвроТЭК-Универсал» (серы).

В Порту функционируют 5 международных паромных линий между морским портом Кавказ и портами Крым (Украина), Поти (Грузия), Зонгулдак (Турция), Самсун (Турция), Варна (Болгария).

Система управления движением судов получила статус региональной СУДС. Завершаются работы по интеграции СУДС морских портов Темрюк, Кавказ и Тамань в единую систему.

Реализация проекта по строительству Северо-Восточного грузового района порта. Мощность Ро-ро – терминала – 50 единиц Ро-ро техники в год. Сроки реализации: 2011 – 2014 гг.

Грузооборот порта Кавказ в 2012 г. составляет 9,4 млн. тонн.

Объем перевалки грузов через данный порт может составить:

к 2015 г. – 14,8 млн. тонн в год;

к 2020 г. – 20,6 млн. тонн в год;

к 2030 г. – 22,2 млн. тонн в год.

### Информация о перспективном развитии порта Кавказ

млн. тонн

	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>9,4</b>	<b>14,8</b>	<b>20,6</b>	<b>22,2</b>
<b>Наливные</b>	<b>4,0</b>	<b>6,1</b>	<b>6,2</b>	<b>6,4</b>
нефть сырая				
нефтепродукты	3,8	5,0	5,1	5,1
прочие наливные	0,2	1,1	1,1	1,3
<b>Сухогрузы</b>	<b>5,4</b>	<b>8,7</b>	<b>14,4</b>	<b>15,8</b>
<i>Навалочные</i>	<i>2,5</i>	<i>3,6</i>	<i>4,1</i>	<i>4,1</i>
уголь и кокс	0,1			
руды и концентраты	0,0	0,1	0,1	0,1
химические	0,5	3,0	3,5	3,5
сахар				
прочие навалочные	1,9	0,5	0,5	0,5
<i>Зерно</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>1,2</i>	<i>1,5</i>
<i>Лесные</i>				
<i>Генеральные</i>	<i>0,0</i>	<i>4,1</i>	<i>9,2</i>	<i>10,2</i>
металлы не в деле				
машины и оборудование	0,0	1,0	2,0	2,0
скоропортящиеся				
грузы в контейнерах			2,0	2,0
грузы на паромках	1,5	3,0	5,0	6,0
прочие тарно-штучные		0,1	0,2	0,2
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>17,2</b>	<b>19,2</b>	<b>21,2</b>	<b>21,2</b>
В т.ч. по проектам:				
Развитие объектов инфраструктуры (Строительство Северо-Восточного грузового района)		2,0	0	0
Строительство универсального и таможенного терминалов		0,0	2,0	0,0
<b>III Сухопутные подходы к порту</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Имеется резерв пропускной способности.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Имеется резерв пропускной способности.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Магистральные трубопроводы отсутствуют.			

- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	ВВП не используются, однако существует большой потенциал перевозок судами смешанного «река-море» плавания.
---	--

## Порт Тамань

Развитие морского порта Тамань началось с открытия терминалов по перегрузке масложирового сырья (ООО «Пищевые ингредиенты») и зерна (ООО «Зерновой терминальный комплекс Тамань»). Грузооборот порта в 2012 г. составил 3,6 млн. тонн.

В июне 2012 г. запущены перегрузочные комплексы нефтепродуктов и сжиженного углеводородного газа (СУГ) ЗАО «Таманьнефтегаз», при строительстве которых были использованы новые технологии, обеспечивающие гарантию экологической безопасности. Имеющаяся инфраструктура комплексов позволит достичь грузооборота 10,5 млн. тонн в год.

В морском порту Тамань ведется проектирование сухогрузного района с расчетным грузооборотом до 93,8 млн. тонн в год, в состав которого планируется включить следующие комплексы и терминалы:

- 2 контейнерных перегрузочных комплекса мощностью 10 млн. тонн в год<sup>1</sup>;
- 2 комплекса по перегрузке угля мощностью 30 млн. тонн в год;
- терминал минеральных удобрений и серы мощностью 23 млн. тонн в год;
- терминал перевалки железной руды и железорудных концентратов мощностью 15 млн. тонн в год;
- комплекс по перегрузке стали мощностью 4,4 млн. тонн в год;
- комплекс по перегрузке зерна мощностью 13,4 млн. тонн;
- база морспецподразделения и портофлота;
- бункеровочная база;
- санитарно-карантинный причал.

Это первый в России сухогрузный портовый проект на основе механизма государственно-частного партнерства (ГЧП), который реализуется комплексно и изначально по единому проекту. Порт будет интегрирован в систему международного транспортного коридора «Север-Юг». Основанием для строительства стала Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы Российской Федерации на период 2010-2015 гг.».

Активное строительство начнется в 2013 г. по завершении всех проектных работ. Объекты федеральной собственности планируется построить к 2017 г. Параллельно со строительством самого порта ведутся работы по развитию железнодорожных, автомобильных подходов, припортовой инфраструктуры и логистических центров. На железнодорожном перегоне Варениковская – Юровский запланировано строительство второго пути. Также предполагается строительство автомобильной дороги протяженностью 35 км.

Кроме этого в районе мыса Железный Рог ООО «ОТЭКО-портсервис» осуществляет проектирование терминала навалочных грузов мощностью 30 млн. тонн: уголь – 20 млн. тонн, сера – 5 млн. тонн, ЖРК – 5 млн. тонн. Сроки реализации проекта 2012-2015 гг.

Объем перевалки грузов через данный порт может составить:

- к 2015 г. – 4,5 млн. тонн в год;
- к 2020 г. - 27,5 млн. тонн в год;
- к 2030 г. - 50,1 млн. тонн в год.

---

<sup>1</sup> По отдельным экспертным оценкам, с учетом перспектив роста контейнерных перевозок через Тамань как порт-хаб, мощности по перевалке контейнеров должны быть порядка 30 млн. тонн.

**Информация о перспективном развитии порта Тамань**

млн. тонн

	<b>2012 г. отчет</b>	<b>2015 г. прогноз</b>	<b>2020 г. прогноз</b>	<b>2030 г. прогноз</b>
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>3,6</b>	<b>4,1</b>	<b>27,1</b>	<b>50,1</b>
<b>Наливные</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>
нефть сырая	1,4			
нефтепродукты	0,0			
прочие наливные	0,5	2,0*)	2,0*)	2,0*)
<b>Сухогрузы</b>	<b>1,6</b>	<b>2,05</b>	<b>25,1</b>	<b>48,05</b>
<i>Навалочные</i>		<i>0,05</i>	<i>10,1</i>	<i>31,1</i>
уголь и кокс				10,0
руды и концентраты			10,00	11,0
химические				10,0
сахар				
прочие навалочные		0,1	0,1	0,1
<i>Зерно</i>	<i>1,3</i>	<i>2,0</i>	<i>6,0</i>	<i>7,0</i>
<i>Лесные</i>				
<i>Генеральные</i>			<i>9,0</i>	<i>10,0</i>
металлы не в деле			3,0	3,0
машины и оборудование				
скоропортящиеся				
грузы в контейнерах			6,0	7,0
грузы на пароме				
прочие тарно-штучные				
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>18,6</b>	<b>18,6</b>	<b>121,9</b>	<b>156,9</b>
В т.ч. по проектам:				
Строительство комплекса по перевалке серы		0	1,9	3,1
Строительство комплексов по перевалке минеральных удобрений		0	15	3
Строительство комплексов по перевалке угля		0	20	8
Строительство комплекса по перевалке стали		0	3	1,4
Строительство комплекса по перевалке ЖРС и ЖРК		0	15	0
Строительство комплекса по перевалке зерно		0	5,4	8
Строительство комплексов по перевалке контейнеров		0	6	4
Строительство Таманского терминала навалочных грузов		0	30	0
Строительство Таманского зернового терминала		0	7	7,5
<b>III Сухопутные подходы к порту</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	В настоящее время Северо-Кавказская дорога выдала техусловия на присоединение терминалов порта на 9 млн. тонн. В перспективе к 2015-2020 гг. планируется обеспечение порта железнодорожными подходами в полном объеме.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Основная масса грузов строящихся терминалов порта будет доставляться по железной дороге.			

- пропускная способность магистральных трубопроводов	
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Судоходные ВВП отсутствуют.

\*) из них: СУГ – 1,50 млн.тонн

### **Порт Темрюк**

Морской порт Темрюк — это развивающийся морской порт.

Погрузочно-разгрузочную деятельность в Порту осуществляют:

ООО "Мактрэн-Нафта". Комплекс по перевалке сжиженных углеводородных газов (СУГ). Грузооборот - 118 тыс. тонн в год.

ООО "Порт Мечел-Темрюк". Комплекс по перевалке генеральных и навалочных грузов. Грузооборот - 1, 13 млн. тонн в год.

ООО "КГС-порт". Комплекс по перевалке генеральных и навалочных грузов. Грузооборот - 187 тыс. тонн в год.

ООО "Темрюкмортранс" и ОАО "Морской торговый порт Темрюк". Комплекс по перевалке генеральных, навалочных и наливных грузов. Грузооборот - 519 тыс. тонн в год.

ООО "Каргохим". Комплекс по перевалке жидких химических грузов. Грузооборот - 70 тыс. тонн в год.

ООО "Росхимтрейд". Комплекс по перевалке жидких химических грузов и нефтепродуктов. Грузооборот - 120 тыс. тонн в год.

В порту функционирует морской газовый терминал ООО "Мактрэн-Нафта, ведется строительство перегрузочного комплекса для виноматериала.

Головным филиалом "5 судоремонтный завод" ОАО "Центр судоремонта "Звездочка" начаты работы по проектированию и дальнейшему развитию судоремонтной базы в порту Темрюк, приобретены плавдок и судоремонтная мастерская.

Грузооборот порта Темрюк в 2012 г. составляет 2,3 млн. тонн.

Объем перевалки грузов через данный порт может составить:

к 2015 г. - 3,8 млн. тонн в год;

к 2020 г. - 4,6 млн. тонн в год;

к 2030 г. - 5,2 млн. тонн в год.

В остальных портах бассейна (Ейск, Геленджик, Анапа, Сочи, Азов, Ростов-на-Дону) реализация крупных инвестиционных проектов по развитию грузовых мощностей не предусматривается. Мелкие порты Черноморского побережья будут сосредоточены, в основном, на обеспечении пассажирских перевозок, в том числе развитии туризма. Их действующая мощность не увеличится и останется на уровне 43,37 млн.тонн.

Коэффициент использования перегрузочных комплексов по этим портам составляет 0,64 (в среднем по бассейну – 0,75).

## **Каспийский бассейн**

### **Порт Астрахань**

Территория морского порта Астрахань состоит из 40 удаленных друг от друга земельных участков, расположенных в черте города, что делает невозможным их дальнейшее расширение.

С Каспийского моря к порту Астрахань ведет Волго-Каспийский канал длиной 188 км, глубиной 5 м, шириной 100-120 м. По каналу разрешается двухстороннее движение судов длиной до 126 м, шириной 16 м и осадкой 4,2 м.

В порту осуществляется перевалка грузов черных металлов, металлопроката, пиломатериалов, бумаги, асбеста, оборудования, контейнеров, автотехники, продовольственных и др. Грузооборот порта в 2012 г. составил 3,2 млн. тонн.

Объем перевалки грузов через порт Астрахань (включая п. Оля) может составить:

к 2015 г. - 10,1 млн. тонн в год;

к 2020 г. - 13,6 млн. тонн в год;

к 2030 г. - 14,8 млн. тонн в год.

## **Порт Оля**

Морской торговый порт Оля расположен в 100 км южнее г. Астрахани на 67 км Волго-Каспийского канала в районе села Оля. Концепция развития порта Оля предусматривает два этапа - строительство первого грузового района, расположенного в непосредственной близости от села Оля, и второго грузового района, расположенного в 4 км южнее первого (ильмень Забурунный).

В состав первого грузового района входит 19 причалов, в том числе 16 - грузовых, три - для портового и служебно-вспомогательного флота. По завершении строительства первого грузового района порта общая проектная мощность грузовых терминалов составит 8 млн. тонн.

В 2003-2004 гг. построен контейнерный терминал мощностью 400 тыс. тонн в год.

В марте 2012 г. закончено строительство зернового терминала. Мощность терминала 500 тыс. тонн в год.

Грузооборот порта в 2012 г. составил 0,8 млн. тонн.

Через порт Оля в круглогодичном режиме переваливаются внешнеторговые грузы, следующие по Каспию в иранском, туркменском, казахстанском, индийском направлениях.

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» предусмотрено строительство 1-й очереди Второго грузового района порта Оля. Второй грузовой район предназначен для перевалки контейнеров, генеральных и накатных грузов, организации паромной переправы, а также для создания нефтеналивных комплексов в связи с открытием в северной части Каспийского моря нефтяных месторождений.

Проектирование Второго грузового района планируется в 2012-2015 гг., начало реализации - с 2015 г.

В порту Оля будут построены нефтеналивной перегрузочный комплекс и перегрузочный комплекс навалочных грузов (причалы №11-14).

Навалочный перегрузочный комплекс (Навалочный Терминал) в порту Оля.

Причалы №№ 11,12.

Навалочный перегрузочный комплекс предназначен для приема судов типа «Волга» и др. современных судов типа «река-море» грузоподъемностью выше 5000 тонн.

Количество причалов - два. Глубина у причала - 5,5 м.

Режим работы причалов: круглогодичный, круглосуточный. Заводка железнодорожных путей предусматривается в тыловую зону комплекса от припортовой станции «порт Оля», Приволжской ж.д.

Номенклатура груза:

по варианту: «вагон-склад-судно»: коксующиеся угли, кокс, нефтекокс, окатыши, чугуны в чушках, металлолом;

по варианту «судно-склад-вагон»: руда, рудные концентраты.

Суточная норма отгрузки на суда - 2000 тонн на одну технологическую линию.

Суточная норма подачи вагонов под грузовые операции - 50 вагонов в сутки.

Годовой грузооборот: экспорт: 500 тыс. тонн, импорт: 500 тыс. тонн. Общий грузооборот: 1 млн. тонн.

Нефтеналивной перегрузочный комплекс (Нефтяной терминал) в морском торговом порту Оля. Причалы №№13-14.

Нефтеналивной перегрузочный комплекс предназначен для приема морских танкеров, эксплуатируемых в Каспийском бассейне, грузоподъемностью выше 5000 тонн.

Количество причалов - два. Глубина у причала - 5,5 м. Режим работы причалов: круглогодичный, круглосуточный.

Заводка железнодорожных путей к наливно-сливной эстакаде предусматривается от припортовой станции «порт Оля», Приволжской железной дороги.

Номенклатура груза: Общий грузооборот - 2 млн. тонн в год

Финансирование - по схеме государственно-частного партнерства:

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» предусмотрено развитие порта Оля по объектам общепортовой инфраструктуры. Увеличение мощности до 5 млн. тонн в год.

**Информация о перспективном развитии портов Астрахань и Оля**

млн. тонн

	<b>2012 г. отчет</b>	<b>2015 г. прогноз</b>	<b>2020 г. прогноз</b>	<b>2030 г. прогноз</b>
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>4,0</b>	<b>10,0</b>	<b>12,9</b>	<b>13,3</b>
<b>Наливные</b>	<b>0,1</b>	<b>2,6</b>	<b>2,6</b>	<b>2,6</b>
нефть сырая		2,0	2,0	2,0
нефтепродукты	0,1	0,5	0,5	0,5
прочие наливные	0,0	0,1	0,1	0,1
<b>Сухогрузы</b>	<b>3,9</b>	<b>7,5</b>	<b>10,3</b>	<b>10,7</b>
<i>Навалочные</i>	<i>0,13</i>	<i>0,5</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>
уголь и кокс	0,1	0,5	0,5	0,5
руды и концентраты				
химические	0,0			
сахар				
прочие навалочные	0,0	0,0	0,1	0,1
<i>Зерно</i>	<i>0,5</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
<i>Лесные</i>	<i>0,3</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,7</i>
<i>Генеральные</i>	<i>2,7</i>	<i>6,2</i>	<i>9,0</i>	<i>9,3</i>
металлы не в деле	2,3	4,8	5,0	4,2
машины и оборудование	0,1	0,1	0,1	0,1
скоропортящиеся				
грузы в контейнерах	0,1	1,1	3,8	4,8
грузы на пароммах	0,0	0,1	0,1	0,1
прочие тарно-штучные	0,3	0,3	0,2	0,2
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>11,2</b>	<b>14,2</b>	<b>14,2</b>	<b>14,2</b>
В т.ч. по проектам:				
Строительство нефтеналивного перегрузочного комплекса и перегрузочного комплекса навалочных грузов (причалы №№11-14)		3,0	0	0
<b>III Сухопутные подходы к порту</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Оля: К порту проложена однопутная железная дорога. Ее пропускная способность в сегодняшнем состоянии может быть оценена в 3-3,5 млн. тонн. Есть возможности для развития.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Оля: Автомобильные подходы к порту обеспечивают возможность увеличения грузооборота в 2-3 раза. Астрахань: Есть независимые друг от друга подходы к каждому терминалу.			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Оля: Судоходные ВВП отсутствуют. Астрахань: Ограничена только возможностями грузовых терминалов порта.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов				

**Порт Махачкала**

Порт Махачкала – незамерзающий глубоководный порт Каспийского бассейна. Порт расположен на северо-западном побережье Каспийского моря в республике Дагестан. Навигация открыта круглый год.

В настоящее время мощности порта позволяют перерабатывать до 7 млн. тонн в год нефтепродуктов, до 2,0 млн. тонн в год генеральных, навалочных и зерновых грузов.

Порт перерабатывает нефть и нефтепродукты, минерально-строительные (щебень, гравий), навалочные, зерновые, генеральные и лесные грузы. Через него проходят грузопотоки из России, Белоруссии, Украины, Прибалтики, а также транзитные грузы на Иран, Турцию, Среднюю Азию, страны Персидского залива и обратно.

Махачкалинский порт имеет 2 грузовых района (сухогрузная гавань и наливная гавань), а также осуществляется перевалка на внешнем рейде.

Сухогрузный район: 6 грузовых причалов общей длиной 913 метров. Специализация причалов – генеральные грузы открытого и крытого хранения, навалочные грузы, лесные грузы, контейнеры, зерновые грузы. Порт имеет единственную на Каспии железнодорожную паромную переправу, производительность которой более 20 тысяч вагонов в год.

Нефтеналивная гавань имеет 4 действующих нефтепричала общей длиной 704 метра для перевалки нефти и нефтепродуктов и один вспомогательный нефтепричал.

Согласно планам развития порта планируется довести мощности перегрузочных комплексов порта к 2015-2020 гг. по сухогрузной гавани до 5 млн. тонн грузов в год и нефтеналивной гавани – до 10 млн. тонн грузов в год. Для этого предусматривается строительство 3-х причалов для генеральных грузов, контейнеров и 2-х причалов для автомобильного транспорта.

Грузооборот порта в 2012 г. – 6,0 млн. тонн.

Объем перевалки грузов через данный порт может составить:

к 2015 г. - 6,4 млн. тонн в год;

к 2020 г. - 9,4 млн. тонн в год;

к 2030 г. - 10,4 млн. тонн в год.

### Информация о перспективном развитии порта Махачкала

	млн. тонн			
	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>6</b>	<b>6,4</b>	<b>9,4</b>	<b>15,0</b>
<b>Наливные</b>	<b>5,3</b>	<b>5,1</b>	<b>5,6</b>	<b>10,2</b>
нефть сырая	4,4	4,6	4,6	9,2
нефтепродукты	0,9	0,5	1,0	1,0
прочие наливные		0,0	0,0	0,0
<b>Сухогрузы</b>	<b>0,8</b>	<b>1,4</b>	<b>3,8</b>	<b>4,8</b>
<u>Навалочные</u>	<u>0,2</u>	<u>0,3</u>	<u>0,3</u>	<u>0,4</u>
уголь и кокс	0,2	0,3	0,3	0,4
руды и концентраты				
химические				
сахар				
прочие навалочные	0,0	0,0	0,0	0,0
<u>Зерно</u>	<u>0,2</u>	<u>0,2</u>	<u>0,3</u>	<u>0,3</u>
<u>Лесные</u>	<u>0,0</u>			
<u>Генеральные</u>	<u>0,4</u>	<u>1,0</u>	<u>3,2</u>	<u>4,2</u>
металлы не в деле	0,2	0,5	1,3	2,2
машины и оборудование	0,1			
скоропортящиеся				
грузы в контейнерах	0,0	0,1	0,2	0,3
грузы на пароммах		0,2	1,5	1,5
прочие тарно-штучные	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>11,1</b>	<b>11,1</b>	<b>17,1</b>	<b>17,1</b>
В т.ч. по проектам:				
Модернизация нефтеналивных причалов и реконструкция подходных		-	3,0	-

каналов и системы навигационного оборудования для приема танкеров грузоподъемностью 13 тыс. тонн				
Строительство трех причалов для генеральных грузов и контейнеров общей протяженностью 810 м.		-	3,0	-
<b>III Сухопутные подходы к порту:</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Практически не ограничена. Фактическая пропускная способность ЖД станции Махачкала более чем в два раза превышает сегодняшний грузооборот.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Проезд автотранспорта в порт возможен для легковых автомобилей только по туннелю под железной дорогой, с односторонним движением, для грузовых – через переезд магистральных ж/д путей.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Достигнутая в 80-х годах прошлого века пропускная способность магистральных трубопроводов многократно превышают сегодняшнюю потребность. В непосредственной близости к порту расположена самая крупная на Северном Кавказе нефтебаза емкостью 500 тысяч кубометров единовременного хранения, которая соединена с магистральным нефтепроводом Баку - Новороссийск пропускной способностью 5 млн. тонн нефти в год.			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Внутренние водные пути отсутствуют			

В целом, действующие мощности портов Каспийского бассейна используются с коэффициентом 0,46. При реализации заявленных проектов коэффициент использования перегрузочных комплексов может возрасти до 0,68.

### **Дальневосточный бассейн**

#### **Порт Находка**

Порт Находка - один из крупных тихоокеанских портов России. Навигация в порту открыта круглый год. В Находке действуют три морских порта - торговый, нефтеналивной и рыбный. Кроме того, в Находке расположены причалы судоремонтного и судомеханического заводов, других организаций города.

В морском торговом порту имеется 22 грузовых, вспомогательных и пассажирских причала. Их общая длина составляет 3,7 км. Пять грузовых причалов имеют глубины до 11 м, пассажирские причалы - до 8,2м.

В структуру торгового порта входят четыре перегрузочных комплексов, а также пассажирский район, который может принимать два пассажирских судна одновременно. На первом комплексе производится переработка экспортно-импортных генеральных грузов (алюминий, контейнера, биг-беги). На третьем комплексе осуществляется перевалка навалочных грузов (феррохром, феррошлаки, уголь и пр.), а также изделий из черных металлов, отправляемых на экспорт. Четвертый комплекс производит переработку кокса и черных металлов. Основные направления перевозки - Япония, Китай, Индия. Пятый комплекс перерабатывает грузы на экспорт, включая изделия из черных металлов, пиломатериалы, химикаты назначением на Японию, Южную Корею, Вьетнам и Таиланд.

Порт Находка имеет контейнерный терминал. Необходимость в таком подразделении вызвана тем, что традиционные генеральные грузы порта достаточно интенсивно контейнеризируются - до 5-7% в год. Для сохранения грузопотока портом принято решение о выделении такой структуры.

В состав портового флота нефтепорта входят 1 самоходный рейдовый плашкоут, 2 самоходные баржи, 1 танкер, плавбункеровщик, 3 буксировщика и другие. Перевалку грузов в нефтеналивном порту выполняет ОАО «Находкинский морской нефтеналивной порт».

В рыбном порту Находки оборудовано 9 причалов общей длиной 1272 метров глубиной от 4,8 м до 11,5 м.

ООО «ЕвразХолдинг» заключил соглашение, готовит конкурсную документацию на работу «Реконструкция технического перегрузочного комплекса причала №8, увеличение грузооборотов причалов №8-10». В 2012-2013 гг. будет построен терминал по перевалке угля. Мощность 5,0 млн.тонн.

Грузооборот порта Находка в 2012 г. составил 17,0 млн. тонн.

Объем перевалки грузов через данный порт может составить:

к 2015 г. – 24,5 млн. тонн в год;

к 2020 г. - 28,1 млн. тонн в год;

к 2030 г. - 29,6 млн. тонн в год.

### Информация о перспективном развитии порта Находка

млн. тонн

	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b><u>17,0</u></b>	<b><u>24,5</u></b>	<b><u>28,1</u></b>	<b><u>29,6</u></b>
<b>Наливные</b>	<b><u>7,1</u></b>	<b><u>12,5</u></b>	<b><u>13,5</u></b>	<b><u>14,5</u></b>
нефть сырая				
нефтепродукты	7,1	8,5	8,5	8,5
прочие наливные		4,0	5,0	6,0
<b>Сухогрузы</b>	<b><u>9,8</u></b>	<b><u>12,1</u></b>	<b><u>14,6</u></b>	<b><u>15,1</u></b>
<i>Навалочные</i>	<u>4,6</u>	<u>5,3</u>	<u>5,5</u>	<u>5,6</u>
уголь и кокс	4,4	5,0	5,0	5,0
руды и концентраты	0,1	0,1	0,2	0,4
химические	0,1	0,1	0,1	0,1
сахар				
прочие навалочные	0,0	0,1	0,2	0,2
<i>Зерно</i>				
<i>Лесные</i>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,8</u>	<u>0,9</u>
<i>Генеральные</i>	<u>4,6</u>	<u>6,3</u>	<u>8,3</u>	<u>8,6</u>
металлы не в деле	4,3	4,8	6,3	6,7
машины и оборудование	0,2	0,1	0,1	0,1
скоропортящиеся	0,0	0,2	0,2	0,1
грузы в контейнерах	0,2	0,7	1,1	1,1
грузы на пароммах				
прочие тарно-штучные	0,1	0,6	0,7	0,7
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b><u>26,1</u></b>	<b><u>28,6</u></b>	<b><u>28,6</u></b>	<b><u>28,6</u></b>
В т.ч. по проектам:				
Строительство нефтехимического комплекса		0,0	30,0	0,0
<b>III Сухопутные подходы к порту:</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Порядка 17 млн. тонн. Лимитируется пропускной способностью участка Уссурийск-Амурский залив и близкими подходами к порту.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Определяется загрузкой городской улично-дорожной сети.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов				
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Судоходные ВВП отсутствуют.			

## Порт Восточный

Существующий порт.

В настоящее время в порту ведут хозяйственную деятельность 8 стивидорных компаний, крупнейшие из которых ОАО «Восточный Порт» (уголь), ООО «Специализированный морской нефтеналивной порт Козьмино» (нефть) и ООО «Восточная стивидорная компания» (контейнеры). Кроме того, перевалку угля осуществляет ООО «Стивидорная компания «Малый порт» и ООО «Восточно-уральский терминал». Продукты нефтехимии и сжиженные газы в порту переваливает ООО «Восточный нефтехимический терминал», с лесными грузами в небольших объемах работает ООО «Лесной порт». Кроме того, деятельность на причалах порта ведет ЗАО «Топливо-бункерная компания».

Планами развития морского порта Восточный предусмотрена реализация следующих инвестиционных проектов:

строительство угольного терминала в рамках развития транспортного узла «Восточный-Находка». Реализация проекта предусмотрена Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». Сроки реализации проекта: 2012-2013 гг. – сроки проектирования, 2014-2015 гг. – сроки строительства. Мощность Универсального производственно-перегрузочного комплекса (УППК) «Север» до 20 млн. тонн в год.

строительство третьей очереди угольного терминала. Третья очередь рассматривается как развитие существующего угольного комплекса ОАО «Восточный порт». Комплекс предназначен для выгрузки угля из железнодорожных вагонов, хранения и погрузки на морские суда. Предполагается строительство двух причалов для судов дедвейтом до 140 тыс. тонн. Проектная производительность проектируемых мощностей — 21 млн. тонн угля в год.

развитие инфраструктуры нефтеналивного терминала в бухте Козьмина. В рамках отдельного грузового района порта Восточный завершается строительство в бухте Козьмина нефтеналивного терминала в составе трубопроводной системы «Восточная Сибирь - Тихий океан». В декабре 2009г. введена в эксплуатацию первая очередь нефтеналивного терминала мощностью 15 млн. тонн в год. Мощность на полное развитие — 30 млн. тонн в год. Принятая отметка дна акватории — 27 м. Расчётное судно — танкер дедвейтом 80, 100 и 150 тыс. тонн. Объём резервуарного парка — 600 тыс.куб.м. Оператором нефтеналивного терминала является ООО «Специализированный морской нефтеналивной порт Козьмино» (ОАО «АК «Транснефть»).

ФГУП «Росморпорт» планирует в морском порту Восточный реконструкцию подходного канала к причалам №№ 31-35 и операционной акватории причалов №№ 33-35. В результате реализации проекта планируется рост грузооборота угля в порту. Предполагаемые сроки реализации проекта — 2012-2014 гг.

Грузооборот порта Восточный в 2012 г. составил 42,5 млн. тонн.

С учетом реализации заявленных проектов объем перевалки грузов через данный порт может составить:

к 2015 г. - 63,3 млн. тонн в год;

к 2020 г. - 73,3 млн. тонн в год;

к 2030 г. - 106,2 млн. тонн в год.

## Информация о перспективном развитии порта Восточный

	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
млн. тонн				
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>42,5</b>	<b>63,3</b>	<b>73,3</b>	<b>106,2</b>
<b>Наливные</b>	<b>16,8</b>	<b>29,6</b>	<b>32,8</b>	<b>35,5</b>
нефть сырая	16,3	23,0	23,1	25,4
нефтепродукты	0,5	0,6	1,1	1,2
прочие наливные		6,0	8,6	9,0
<b>Сухогрузы</b>	<b>25,7</b>	<b>33,7</b>	<b>40,5</b>	<b>70,7</b>
<i>Навалочные</i>	<i>21,9</i>	<i>26,2</i>	<i>27,9</i>	<i>48,0</i>
уголь и кокс	21,8	25,4	26,9	37,9
руды и концентраты				

химические		0,9	1,0	10,1
сахар				
прочие навалочные	0,1			
<u>Зерно</u>			<u>2,0</u>	<u>2,0</u>
<u>Лесные</u>				
<u>Генеральные</u>	<u>0,2</u>	<u>7,5</u>	<u>10,6</u>	<u>20,7</u>
металлы не в деле		0,1	0,1	0,1
машины и оборудование				
скоропортящиеся				
грузы в контейнерах	3,6	7,2	10,3	20,3
грузы на пароммах				
прочие тарно-штучные	0,2	0,3	0,3	0,3
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>59,5</b>	<b>86,1</b>	<b>110,2</b>	<b>121,8</b>
В т.ч. по проектам:				
Развитие транспортного узла «Восточный-Находка» (Строительство угольного терминала)		0	12	8
Развитие нефтеперегрузочного комплекса в бухте Козьмина		15	0	0
Реконструкция подходного канала и причалов №№5,6 для обеспечения подхода и постановки судов типа POST-PANAMAХ		0,0	2,1	3,6
Строительство 3-й очереди угольного комплекса (ППК-3)		11,0	10,0	0,0
Реконструкция подходного канала к причалам №№31-35 и акватории к причалам №№33-35 морского порта Восточный		0,6	0	0
<b>III Сухопутные подходы к порту:</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Порядка 37 млн. тонн. Лимитируется пропускной способностью участка Уссурийск-Амурский залив.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Пропускная способность автомобильных подходов в настоящее время используется на 30-50%.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Мощность трубопровода «Восточная Сибирь - Тихий Океан» 50 млн.тонн в год			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Судоходные ВВП отсутствуют.			

### **Порт Ванино**

Морской порт Ванино расположен на северо-западном материковом берегу Татарского пролива в естественной глубоководной бухте Ванино. В порту круглогодичная навигация.

Порт Ванино обслуживают четыре железнодорожные станции: Токи, Ванино-порт, станция Южная и станция Сов-Гавань-Сортировочная, которые находятся рядом с портом.

ОАО «Ванинский морской торговый порт» — самая крупная стивидорная компания в порту. Инфраструктуру компании составляют 14 причалов и один пирс. Глубины у

причалов и оборудование порта позволяют принимать суда дедевейтом до 45 тыс. тонн. Пропускная способность универсальных причалов составляет 4 млн. тонн, паромного комплекса — 5 млн. тонн.

Федеральной целевой программой (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» предусмотрено развитие порта Ванино путем реализации следующих инвестиционных проектов:

строительство транспортно - перегрузочного комплекса для перегрузки угля и железорудного концентрата в бухте Мучке. Инвестор – ООО «Сахатранс». Сроки реализации Проекта — 2012-2016 гг. Планируемая мощность комплекса составит 34,36 млн. тонн в год, из них до 18,06 млн. тонн угля и до 16,3 млн. тонн железорудного концентрата.

строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса (СУПК) в бухте Мучке. Инвестор – ООО «Порт «Мечел-Ванино». Сроки реализации Проекта — 2012-2020 гг. Планируемая мощность комплекса составит 25 млн. тонн в год.

развитие перевалочных мощностей ОАО «Дальтрансуголь» (строительство терминала по перевалке угля). Сроки реализации Проекта — 2012-2013 гг. Планируемая мощность терминала составит 12 млн. тонн в год.

В 2012 г. грузооборот порта Ванино составил 20,3 млн. тонн.

В соответствии с положениями Федерального закона от 22.07.2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» и на основании постановления Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 № 1185 «О создании на территории Хабаровского края портовой особой экономической зоны» на базе морского порта Советская Гавань создается соответствующая портовая особая экономическая зона. К настоящему времени заключено трёхстороннее соглашение о создании ПОЭЗ, утверждена Концепция создания и развития ПОЭЗ, утвержден комплекс мероприятий, определены границы и площадки для создания зоны, проведены инвентаризационные мероприятия, земельные участки переданы в управление Минэкономразвития России, ведется разработка проекта планировки территории. Проект уже вступил в практическую фазу реализации, определился ряд потенциальных резидентов. Планируемый грузооборот ПОЭЗ, согласно заявленным планам инвесторов, к 2020 году может составить порядка 25,0 млн. тонн в год.

За счет наличия условий для эффективной работы будет обеспечен значительный рост портовых мощностей и грузооборота. Кроме того, это даст возможность организовать здесь строительство не только новых причалов, но и промышленных объектов по переработке сырья, выпуску готовой продукции и полуфабрикатов, будут обеспечены более выгодные условия для работы и занятий бизнесом, привлечения дополнительных инвестиций и юридическую защиту. Несомненно, наряду с реализацией других проектов это положительно отразится на укреплении региональной экономики и сформирует прочную основу для развития производительных сил Дальнего Востока России.

В настоящее время одной из приоритетных задач развития транспортно-промышленного комплекса Хабаровского края является развитие Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла, которое неразрывно связано с реконструкцией и увеличением загрузки Байкало-Амурской магистрали, дальнейшим развитием портовых мощностей и припортовой инфраструктуры. Порты Ванино и Советская Гавань расположены на материке в центральной части Татарского пролива, куда выходят все морские и сухопутные транспортные пути региона. Порты имеют выход по железной дороге на Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали, а по строящейся автомобильной дороге Лидога - Ванино - на единую сеть автомобильных дорог России. Ванино-Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел наряду со сложившимися транспортными связями имеет прекрасные природно-географические условия и обширные свободные территории для дальнейшего развития морских портовых мощностей и припортовой инфраструктуры.

С учетом реализации заявленных инвестиционных проектов и планов по развитию ПОЭЗ объем перевалки грузов через данный порт может составить:

к 2015 г. - 46,5 млн. тонн в год;

к 2020 г. - 55,3 млн. тонн в год;

к 2030 г. - 68,7 млн. тонн в год.

## Информация о перспективном развитии порта Ванино

млн. тонн

	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b>20,3</b>	<b>46,5</b>	<b>55,3</b>	<b>68,7</b>
<b>Наливные</b>	<b>9,9</b>	<b>16,8</b>	<b>17,8</b>	<b>14,8</b>
нефть сырая	7,1*)	12,0	13,0	10,0
нефтепродукты	2,8	4,8	4,8	4,8
прочие наливные				
<b>Сухогрузы</b>	<b>17,5</b>	<b>29,7</b>	<b>37,5</b>	<b>53,9</b>
<i>Навалочные</i>	<i>14,7</i>	<i>22,7</i>	<i>27,5</i>	<i>42,6</i>
уголь и кокс	13,5	17,2	21,9	35,4
руды и концентраты	1,2	5,3	5,3	6,8
химические				
сахар				
прочие навалочные		0,3	0,3	0,4
<i>Зерно</i>				
<i>Лесные</i>	<i>1,0</i>	<i>2,1</i>	<i>4,1</i>	<i>4,1</i>
<i>Генеральные</i>	<i>0,5</i>	<i>5,0</i>	<i>6,0</i>	<i>7,3</i>
металлы не в деле	0,3	0,9	1,4	2,6
машины и оборудование	0,2			
скоропортящиеся				
грузы в контейнерах	0,0	0,2	0,3	0,5
грузы на паромках	1,3	3,3	3,5	3,4
прочие тарно-штучные	0,0	0,7	0,8	0,8
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>25,1</b>	<b>38,1</b>	<b>98,6</b>	<b>98,6</b>
В т.ч. по проектам:				
Развитие перевалочных мощностей ОАО «Дальтрансуголь»		8,0	0	0
Строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса (СУПК) в бухте Мучке, Хабаровский край		5,0	20,0	0
Строительство транспортно-перегрузочного комплекса в бухте Мучке Хабаровского края		0,0	24,0	0
Строительство угольного перегрузочного терминала в районе м. Бурный (Хабаровский край)		0,0	15,0	0,0
Реконструкция причала 5,6 и пирса №1 в морском порту Ванино		0,0	1,5	0,0
<b>III Сухопутные подходы к порту:</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Порядка 17 млн. тонн. Лимитируется пропускной способностью Кузнецовского тоннеля и направлением Комсомольск - сорт - Высокогорная - Токи. В соответствии с Генеральной схемой развития железнодорожного транспорта к 2020 году запланировано на полигоне Тайшет – Комсомольск-на-Амуре – Сов.Гавань строительство вторых главных путей общей протяженностью 2030 км, 63 разъезда, строительство Дабанского и нового Кузнецовского тоннелей (включая завершение работ по реконструкции			

	участка Оунэ – Высокогорная), реконструкция станций. Значительно упростить ситуацию с дефицитом пропускной способности железнодорожных подходов сможет реализация проекта по развитию БАМа.
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Ответвление на Ванино автодороги Хабаровск - Комсомольск не имеет твердого покрытия. Пропускная способность низкая, особенно в теплый период. Вместе с тем, ведется строительство автомобильной дороги Хабаровск – Лидога – Ванино с асфальтобетонным покрытием, которая позволит связать порт с существующей сетью дорог общего пользования Дальнего Востока.
- пропускная способность магистральных трубопроводов	В 2006 году был введен в строй нефтепровод Чайво – Де-Кастри. Газ, добываемый в рамках проекта, поставляется местным потребителям по трубопроводу «Дальтрансгаз».
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Судоходные ВВП отсутствуют.

\*) включая 7,85 млн.тонн в порту Де-Кастри

### Порт Владивосток

Порт Владивосток занимает всю акваторию пролива Босфор-Восточный и бухт, вдающихся в его берега, (Золотой Рог, Диомид, Улисс, Новик), а также часть акватории Амурского залива.

Основу грузовой базы порта составляют: грузы в контейнерах, техника и средства транспорта.

Планами развития порта Владивосток предусмотрена реализация инвестиционного проекта по строительству контейнерного терминала. Инвестором строительства контейнерного терминала является ЗАО «Русская Тройка». Бюджетного финансирования для данного проекта не предусмотрено. Срок реализации Проекта — 2012 г. Планируемая мощность терминала составит 250 тыс. TEU в год.

Грузооборот порта Владивосток в 2012 г. составил 13,2 млн. тонн.

По оценке, объем перевалки грузов через данный порт может составить:

к 2015 г. - 24,0 млн. тонн в год;

к 2020 г. – 29,3 млн. тонн в год;

к 2030 г. - 30,0 млн. тонн в год.

### Информация о перспективном развитии порта Владивосток

	млн. тонн			
	2012 г. отчет	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2030 г. прогноз
<b>I Прогноз грузооборота:</b>				
<b>Всего</b>	<b><u>20,6*</u></b>	<b><u>24,0*</u></b>	<b><u>29,3*</u></b>	<b><u>30,0*</u></b>
<b>Наливные</b>	<b>3,9</b>	<b>4,1</b>	<b>4,4</b>	<b>4,5</b>
нефть сырая				
нефтепродукты	3,9	4,1	4,4	4,5
прочие наливные				
<b>Сухогрузы</b>	<b>16,7</b>	<b>19,9</b>	<b>24,9</b>	<b>25,5</b>
<u>Навалочные</u>	<u>6,3</u>	<u>6,1</u>	<u>6,3</u>	<u>6,5</u>
уголь и кокс	5,9	5,0	5,0	5,0
руды и концентраты	0,1	0,2	0,2	0,2
химические				
сахар	0,1	0,2	0,2	0,2
прочие навалочные	0,3	0,7	0,9	1,1
<u>Зерно</u>	<u>0,0</u>	<u>0,1</u>	<u>0,1</u>	<u>0,1</u>
<u>Лесные</u>	<u>1,3</u>	<u>1,6</u>	<u>1,7</u>	<u>1,6</u>
<u>Генеральные</u>	<u>4,6</u>	<u>12,1</u>	<u>16,8</u>	<u>17,3</u>
металлы не в деле	2,1	3,6	3,6	3,6
машины и оборудование	0,8	0,9	0,9	1,0

скоропортящиеся	0,6	1,1	1,2	1,3
грузы в контейнерах	4,4	4,5	8,5	8,7
грузы на паромках		0,0	0,0	0,0
прочие тарно-штучные	1,1	2,1	2,6	2,6
<b>II Прогноз прироста мощностей:</b>				
<b>Всего</b>	<b>15,5</b>	<b>15,5</b>	<b>15,5</b>	<b>20,5</b>
В т.ч. по проектам:				
Строительство зернового терминала в Зарубино		0,0	0,0	5,0
<b>III Сухопутные подходы к порту:</b>				
- пропускная способность ж/д подходов и лимитирующие факторы	Может быть определена в 8 млн. тонн. пропускной способностью станции Владивосток. Кроме того, в соответствии с Генеральной схемой развития ж/д транспорта потребуется завершение работ по реконструкции участка Оунэ-Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля и развитие участков Тайшет – Волочаевка, Волочаева – порты Приморья (усиление устройств электроснабжения, удлинение существующих и строительство дополнительных приемо-отправочных путей на станциях.			
- пропускная способность автомобильных подходов и лимитирующие факторы	Определяется загруженностью улично-дорожной сети города. В дневное время крайне низкая.			
- пропускная способность магистральных трубопроводов	Магистральные трубопроводы отсутствуют			
- пропускная способность внутренних водных путей и лимитирующие факторы	Судоходные ВВП отсутствуют.			

\*) включая порты Ольга, Посыет и Зарубино

### **Порт Магадан**

Морской порт имеет важнейшее значение в транспортной схеме доставки грузов в Магаданскую область. Около 99% ввозимых грузов на территорию области, в том числе 100% твердого, жидкого топлива, тяжелой техники и строительных материалов поступает через морской порт Магадан.

Порт открыт для навигации круглый год. Зимой проводка судов в порт осуществляется с помощью линейных ледоколов. Основным корреспондирующим направлением порта являются: Ванинское, Находкинское и порт Восточный. Порт открыт для захода иностранных судов, имеется пограничный и таможенный пост.

Основные направления внешнеэкономических грузопотоков: Магадан – порты Южной Кореи, Магадан – порты США.

Порт располагает 12 причалами (шесть погрузочно-разгрузочных комплексов, два нефтепирса, спецпирс и причалы портофлота).

Грузооборот порта Магадан в 2012 г. составил 1,35 млн. тонн. Основной стивидор – ОАО «Магаданский морской торговый порт», в соответствии с планами которого на период до 2015 года предусмотрено проведение ремонтных работ гидротехнических сооружений, приобретение и реконструкция механизмов.

Кроме того, в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» с учетом ее продления до 2018 года заложены проекты по реконструкции гидротехнических сооружений (причалов), что позволит увеличить объем перевалки грузов в порту в 2 – 2,5 раза.

Планами по развитию области предусмотрено интенсивное развитие топливного и минерально-сырьевого комплекса, в том числе реализация крупномасштабного межрегионального проекта по созданию российского центра золотодобычи мирового уровня. Исходя из перспектив развития минерально-сырьевого комплекса, грузооборот порта, по некоторым оценкам, к 2020 году может составить до 5,4 млн. тонн, к 2030 году - до 15,0 млн. тонн.

## **Новый проект на Дальнем Востоке по строительству угольного терминала и другие порты**

В соответствии с протоколом совещания под руководством Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина по вопросам развития угольной промышленности Российской Федерации от 24 января 2012 года № ВП-П9-1пр дано поручение Минтрансу, Минэнерго, ФГУП «Росморпорт» и ФГУП «ВО Зарубежуголь» подготовить предложения по строительству угольного терминала общего доступа мощностью 20,0 млн.тонн. Предположительно порт будет ориентирован на работу с малыми и средними угледобывающими предприятиями. В настоящее время прорабатывается вопрос о месте размещения порта и формируется пул инвесторов. Минтрансом России и Администрацией Приморского края решается вопрос выделения земельного участка для получения предварительных технических условий на присоединение объекта к транспортным и инженерным коммуникациям, выполнения проектных и строительных работ. Подготовлена документация для включения проекта в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» и федеральную адресную инвестиционную программу.

В порту Посьет ОАО «Торговый порт Посьет» проводит техническое перевооружение с увеличением перевалочных мощностей по углю на 2,5 млн.тонн к 2015 году. В портах Сахалина предусматривается строительство новых угольных площадок - в районе мыса Изыльметьева (порт Шахтерск) и реконструкция причала № 8 в порту Холмск.

В порту Зарубино группа «Сумма» планирует построить зерновой терминал мощностью 5 млн.тонн (в перспективе с увеличением до 10 млн.тонн).

В остальных портах бассейна (Александровск-Сахалинский, Корсаков, Магадан, Москальво, мыс Лазарева, Невельск, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Петропавловск-Камчатский, Поронайск и др.) реализация крупных инвестиционных проектов по развитию грузовых мощностей не предусматривается. Их действующая мощность не увеличится и останется на уровне 51,3 млн.тонн с коэффициентом использования 0,6 (в среднем по бассейну – 0,76).