

Состояние и перспективы развития морских портов России

С. Д. ЖУСУПОВ, исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов, вице-президент ООО «Управляющая компания „Морской фасад“»



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. Нарастание грузооборота российских портов сопровождается дальнейшим развитием портовой инфраструктуры, предусмотренным несколькими федеральными целевыми программами.

По состоянию на 1 января 2011 г. мощности перегрузочных комплексов в морских портах России оцениваются в 730 млн т в год, в том числе для наливных грузов — 410 млн т и для сухогрузов — 320 млн т.

В морских портах России работают 264 стивидорных компаний. В 2010 г. ими было перегружено 526 млн т грузов, в том числе 211,6 млн т сухих грузов и 314,4 млн т наливных.

Нефтеналив, уголь, металлы, минеральные удобрения и контейнерные грузы составляют основу грузооборота российских портов. Около 60% от объемов перевалки приходится на долю нефти и нефтепродуктов.

Положительная динамика

По итогам 2010 г. общий грузооборот портов вырос более чем на 6% в сравнении с данными за 2009 г. Рост был обусловлен увеличением объемов перевалки угля, минеральных удобрений, лесных грузов, металлолома, грузов в контейнерах. Объем перевалки импортных грузов увеличился на 11,8 млн т, прежде всего за счет увеличения перегрузки грузов в контейнерах. Доля Северо-Западного бассейна — 43% суммарного грузооборота, в южных портах перерабатывается около 34% грузов, и около 22% — на Дальнем Востоке.

Грузооборот морских портов России за 9 месяцев 2011 г. составил 399,0 млн т, увеличившись на 1,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При значительном снижении экспорта нефти (на 6,7%) и черных метал-

лов (на 14,5%) рост достигнут за счет роста экспорта угля и импорта грузов в контейнерах. Объем сухогрузов составил 171,8 млн т (+8,4%), наливных грузов — 227,2 млн т (-3,4%), экспортных грузов — 303,5 млн т (-0,4%), импортных грузов — 34,1 млн т (+24,9%), транзитных грузов — 37,7 млн т (+10,9%), каботажных грузов — 23,6 млн т (-14,6%).

Наиболее быстрыми темпами грузооборот растет в Дальневосточных портах (+8%). Их доля в общем грузообороте на морском транспорте постепенно повышается.

Таким образом, на протяжении последних лет операторы морских терминалов демонстрируют стабильный рост объемов переваливаемых грузов. Несмотря на мировой экономический кризис, им удалось обеспечить потребности внешней торговли страны, ми-

нимизировать последствия кризисных явлений, сохранить потенциал дальнейшего развития и экономической привлекательности.

Государственные капитальные вложения

В настоящее время действуют пять Федеральных целевых программ, предполагающих развитие портовой и припортовой инфраструктуры:

- ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)»; утверждена Постановлением Правительства РФ от 20 мая 2008 г. № 377;
- ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 г.»; утверждена Постановлением Правительства РФ от 15 апреля 1996 г. № 480;
- ФЦП «Повышение эффективности использования и развитие ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009–2013 гг.»; утверждена Постановлением Правительства РФ от 12 августа 2008 г. № 606;
- ФЦП «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 гг.»; утверждена Постановлением Правительства РФ от 9 августа 2006 г. № 478;
- ФЦП «Государственная граница Российской Федерации».



Рис. 1. Динамика перевалки грузов в морских портах России, Прибалтики, Украины (1990–2010 гг.)

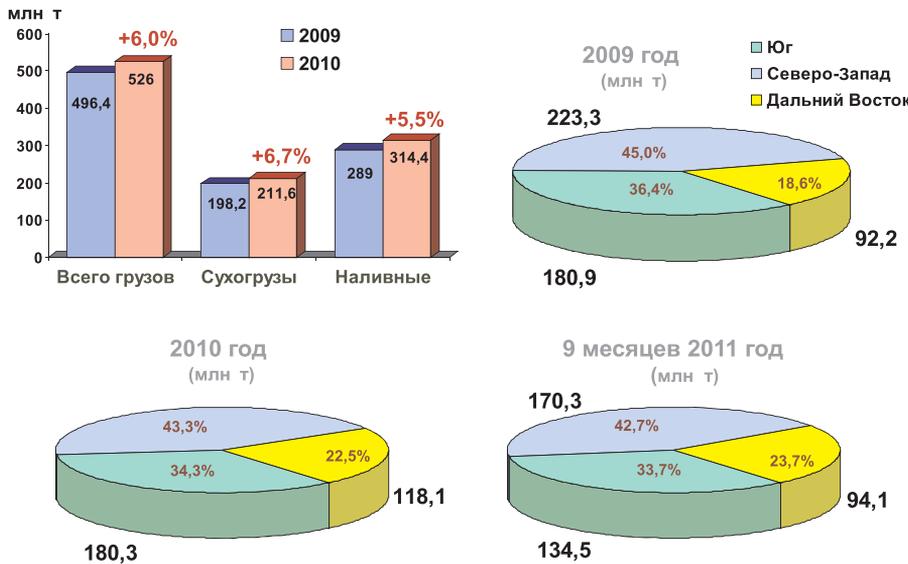


Рис. 2. Результаты стивидорной деятельности в российских портах

По ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)» общий объем финансирования составляет 13 484 млрд руб. Структура вложений, как по источникам финансирования, так и по целевому назначению, представлена на рис. 3. Практически 100% расходов приходится на капитальные затраты, причем более 60% — это внебюджетные средства частных инвесторов.

В рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» по подпрограмме «Морской транспорт» в течение данного периода предполагается вложения свыше 630 млрд руб. При этом внебюджетные средства составляют свыше 70% — более 448 млрд руб. (рис. 4).

По подпрограмме «Развитие экспорта транспортных услуг» в этой же ФЦП из 753 млрд руб. общих вложений на развитие портовой и припортовой инфраструктуры запланировано потратить почти 430 млрд руб. Из них внебюджетные средства составляют почти 60% — более 248 млрд руб. (рис. 5).

Капитальные вложения в портовую и припортовую инфраструктуру, предусмотренные федеральными целевыми программами без учета ФЦП «Госграница РФ», составляют более 868 млрд руб. (табл.).

Важнейшую роль в развитии портов сыграла предыдущая ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)». За период ее действия было введено более 330 млн т портовых мощностей, в их числе:

- нефтеналивной порт Приморск и терминал «РПК Высоцк „Лукойл-П“», которые в 2010 г. переработали 77,6 и 12,5 млн т наливных грузов соответственно;

- новые перегрузочные комплексы по перевалке минеральных удобрений (Балтийский балкерный терминал и

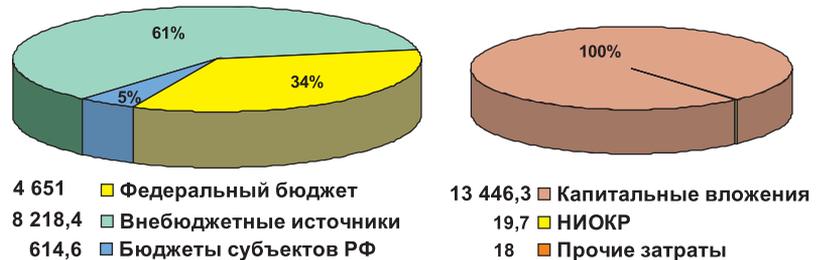


Рис. 3. Структура вложений по ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)», млрд руб.



Рис. 4. Структура вложений по подпрограмме «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)», млрд руб.

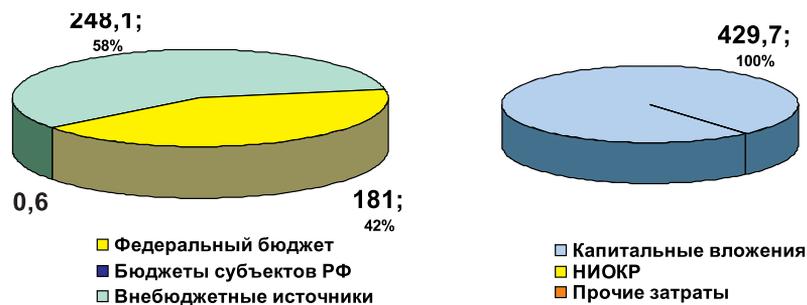


Рис. 5. Структура вложений по подпрограмме «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)», млрд руб.

Восточно-Уральский терминал), обеспечивающие дополнительный объем переработки свыше 6 млн т минеральных удобрений;

- универсальный перегрузочный комплекс в порту Усть-Луга «Юг-2» мощностью 3 млн т в год;
- зерновые терминалы в портах Новороссийск и Туапсе мощностью 3 и 2,4 млн т в год соответственно;
- терминал для перевалки светлых нефтепродуктов мощностью 8,4 млн т в Приморске (ООО «Балттранссервис»);
- нефтеотгрузочный терминал ОАО «Варандейский терминал» мощностью 12 млн т в год;
- рейдовый перегрузочный комплекс ООО НТ «Белокаменка» РПК-3 в порту Мурманск мощностью 10 млн т;
- угольный терминал ЗАО «Дальтрансуголь» в бухте Мучка (порт Ванино) мощностью 12 млн т.

В бухте Козьмино начал работу морской порт, обеспечивающий функционирование нефтепровода «Восточная



Сибирь — Тихий океан» (ВСТО). К 2015 г. пропускная способность порта должна достичь 50 млн т в год, а в перспективе — 70 млн т.

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

Стратегия развития портовой инфраструктуры до 2030 г.

В этом году ФГУП Росморпорт силами нескольких научно-исследовательских институтов закончил разработку «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.». Она предполагает, что к 2030 г. портовые мощности вырастут в 2,2 раза, достигнув 1,6 млрд т в год.

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

Грузовая база, тяготеющая к Северо-западному бассейну, оценивается в 330–547 млн т, в том числе: наливные грузы — 150–240 млн т, сухие грузы — 180–307 млн т.

Для обеспечения достаточности мощностей предполагается реализовать следующие проекты:

- реконструкция морского порта Высоцк;
- строительство терминалов для наливных, сухих и контейнерных грузов в морском порту Большой порт Санкт-Петербург и аванпортах Санкт-Петербурга;
- строительство терминалов для наливных, навалочных, сухих и контейнерных грузов в морском порту Усть-Луга.

Южный бассейн к 2030 г. останется крупнейшим морским бассейном России по объемам грузоперевалки. В его портах планируется переваливать 95 % насыпных, 66 % ро-ро и 41 % генеральных грузов страны.

Грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 340–535 млн т, в том числе: наливные грузы — 150–205 млн т, сухие грузы — 190–330 млн т.

Для обеспечения достаточности мощностей предполагается реализовать следующие проекты:

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

Грузовая база портов Дальневосточного бассейна к 2030 г. будет обеспечена минерально-сырьевыми и лесными ресурсами Восточной Сибири и Даль-

него Востока, а также функционированием транспортного коридора Восток — Запад.

Грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 218–307 млн т, в том числе: наливные грузы — 64–90 млн т, сухие грузы — 154–217 млн т.

Для обеспечения достаточности мощностей на Дальневосточном направлении предполагается реализовать следующие проекты:

- развитие транспортного узла Восточный — Находка;
- реконструкция действующих терминалов в морских портах Владивосток и Восточный (в долгосрочной перспективе);
- развитие морского порта Посыет;
- строительство угольного терминала на побережье залива Петра Великого;
- строительство угольного терминала в порту Ванино (бухта Мучка);
- строительство угольного терминала на острове Сахалин в районе мыса Изильмьева.

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

Грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 79–116 млн т, в том числе: наливные грузы — 43–65 млн т, сухие грузы — 36–51 млн т.

Для обеспечения потребностей в грузоперевалке предполагается реализовать следующие проекты:

- строительство угольного терминала в морском порту Мурманск;
- строительство портового комплекса по перевалке сжиженного природного газа в районе губы Терiberская,
- строительство портового комплекса по перевалке сжиженного природного газа в Обской губе («Сабетга»).

Таблица. Капитальные вложения в портовую и припортовую инфраструктуру, предусмотренные федеральными целевыми программами

| | |
|---|-------------------------|
| ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» | 834,13 млрд руб. |
| ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 г.» | 22,8 млрд руб. |
| ФЦП «Повышение эффективности использования и развитие ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009–2013 гг.» | 8,38 млрд руб. |
| ФЦП «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 гг.» | 2,92 млрд руб. |
| Итого | 868,23 млрд руб. |

Среди проектов, планируемых к реализации в рамках стратегии, необходимо выделить три наиболее важных и крупных:

- строительство сухогрузного района морского порта Тамань (Южный бассейн); его реализация обеспечит 66 млн т мощностей для перевалки сухих грузов;
- строительство портового комплекса по перевалке сжиженного природного газа в Обской губе («Сабетта») в Северном морском бассейне; его мощность при полном развитии составит 30 млн т.
- развитие морского торгового порта Усть-Луга до 191 млн т до 2025 г.

С началом работы Таможенного союза и вступлением в силу новых нормативных документов оперативная деятельность в российских портах претерпела ряд изменений, связанных в первую очередь с таможенным регулированием внешнеэкономической деятельности.

Ассоциация морских портов выражает благодарность Минтрансу России, в сотрудничестве с которым предпринимает серьезные усилия для скорейшего преодоления издержек переходного периода и окончательного формирования нормативной базы, регламентирующей работу портовых операторов.

В частности, в последние годы были разработаны и вступили в силу такие важные нормативные акты, как Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 г.; Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311 «О таможенном регулировании в Российской Федерации»; приказ ФТС РФ от 6 апреля 2011 г. № 715 «Об утверждении по-

рядка представления документов и сведений в таможенный орган при помещении товаров на склад временного хранения...»; приказ ФТС РФ от 4 мая 2011 года № 930 «Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания...»; приказ ФТС РФ от 27 мая 2011 г. № 1075 «Об установлении особенностей таможенного транзита в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом»; решение комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688 «О единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений пунктов пропуска через внешнюю границу государств — членов Таможенного союза...».

По мнению портового бизнеса, необходимо продолжить работу, направленную на облегчение и унификацию контрольных процедур, сокращение времени, затрачиваемого на обработку судов в портах и, в конечном счете, на повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности российских портов. Это особенно важно в условиях интеграционных процессов, формирования единого экономического пространства, необходимости обеспечения плавучими мощностями совокупного грузооборота внешней торговли Таможенного союза — с учетом того обстоятельства, что почти все портовые мощности Таможенного союза сосредоточены в России.

Сдерживающие факторы

Нельзя не упомянуть об обстоятельствах, затрудняющих развитие портовой инфраструктуры.

В первую очередь к ним относится несогласованность сроков, объемов и направлений государственных капиталовложений в рамках подпрограмм «Морской транспорт», «Автомобильный транспорт» и «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)». Портовые мощности необходимо развивать симметрично с провозными и пропускными способностями автомобильных и железнодорожных подходов к портам. При этом очень важна согласованность сроков, объемов и направлений частных инвестиций и инвестиций по государственным программам, в том числе инвестиционной программе развития ОАО «РЖД».

Значительным сдерживающим фактором являются механизмы инвестиций в инфраструктуру пунктов пропуска в морских портах. Несмотря на существование ФЦП «Госграница РФ» и положений законодательства, инвестиционное бремя вновь полностью переложено на плечи частного инвестора.

Нарастивать грузооборот мешают уже упомянутые сложности, связанные с процедурами работы государственных контролирующих органов в пунктах пропуска, обусловленные изменением нормативных документов Таможенного союза. Здесь следует отметить продолжающееся антимонопольное регулирование стивидорной деятельности и все неудобства, связанные с пребыванием операторов морских терминалов в Реестре субъектов естественных монополий.



**5-я Международная выставка
логистики, телематики и транспорта**



**transport
logistic china**

including



connecting business

5-7 июня 2012
Shanghai New International Expo Centre