

# Состояние и перспективы развития морских портов в России

В. А. ЮЖИЛИН, председатель совета директоров Ассоциации морских торговых портов



**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.**

Порты имеют ключевое значение в обеспечении транспортной независимости, обороноспособности, внешней торговли, перевозок грузов, развития и использования транзитного потенциала России. Особую роль для экономики нашей страны играют российские морские порты, позволяющие обеспечивать снабжение районов Крайнего Севера.

## Результаты

По состоянию на 1 января 2011 г. в морских портах России работают 264 стивидорных компаний. В 2010 г. впервые в истории отечественных морских портов ими было перегружено более 500 млн т грузов, а именно 526 млн т, 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.

Доля Северо-Западного бассейна — 43 % суммарного грузооборота, на юге

перерабатывается около 34 % грузов, и около 23 % — в портах Дальнего Востока.

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.

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

Важнейшую роль в развитии портов сыграла федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)», подпрограмма «Морской транспорт».

С 2000 по 2010 г. было введено в действие более 330 млн т портовых мощностей. В их числе:

- нефтеналивной порт Приморск и терминал «РПК Высоцк „ЛУКОЙЛ-П“», которые в 2010 г. переработали соответственно 77,6 и 12,5 млн т наливных грузов;
- новые перегрузочные комплексы по перевалке минеральных удобрений (Балтийский балкерный терминал и Восточно-Уральский терминал), обеспечивающие дополнительный объем переработки (свыше 6 млн т удобрений);
- универсальный перегрузочный комплекс в порту Усть-Луга мощностью 3 млн т в год;
- зерновые терминалы в портах Новороссийск и Туапсе мощностью 3 и 2,4 млн т в год;
- терминал для перевалки светлых нефтепродуктов мощностью 8,4 млн т в Приморске (ООО «Балттранссервис»);
- ОАО «Универсальный перегрузочный комплекс» мощностью 3 млн т в Усть-Луге;
- нефтеотгрузочный терминал ОАО «Варандейский терминал» мощностью 12 млн т;
- зерновой терминал мощностью 3,6 млн т в порту Новороссийск;
- рейдовый перегрузочный комплекс ООО НТ «Белокаменка» РПК мощностью 10 млн т в порту Мурманск;
- угольный терминал ЗАО «Дальтрансуголь» мощностью 12 млн т в бухте Мучка (порт Ванино).

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

## Планы и перспективы

Принятое в мае 2008 г. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении федеральной целевой программы „Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)“» для обеспечения необходимых темпов роста экономики страны предусматривает ускоренное развитие

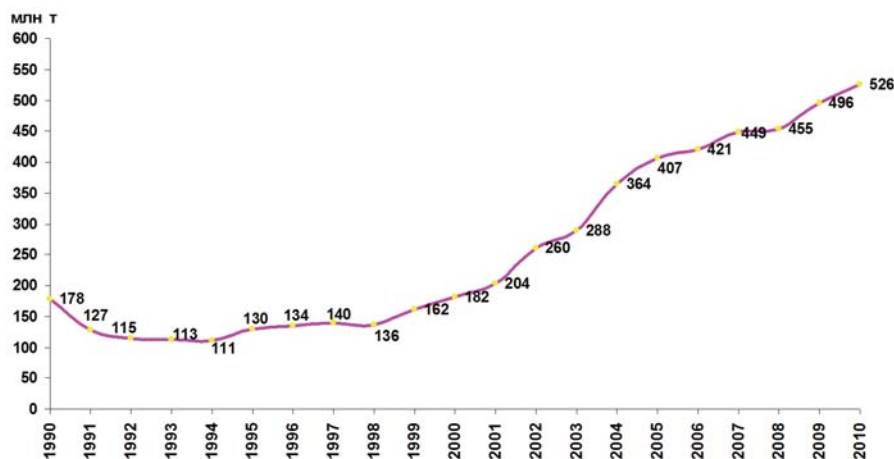


Рис. 1. Динамика объемов перевалки грузов через морские порты России

инфраструктуры морского транспорта, в том числе морских портов Мурманск, Усть-Луга, Восточный, Калининград, Новороссийск и специализированных портовых мощностей для переработки контейнерных и накатных грузов.

Эта ФЦП включает в себя подпрограмму «Морской транспорт» с общим объемом финансирования 631 млрд руб. В соответствии с ее целевыми показателями объем перевалки грузов в российских портах в 2015 г. по сравнению с показателями 2009 г. должен возрасти в 1,5 раза и достигнет 774 млн т. Для этого предусмотрено увеличение производственной мощности российских морских портов на 454,0 млн т, в том числе по перевалке сырой нефти и нефтепродуктов — на 96,0 млн т, сжиженного газа — почти на 43 млн т, угля — на 78 млн т, генеральных грузов — на 216,3 млн т, из них грузов в контейнерах — на 156 млн т.

Основной прирост наливных грузов (сырой нефти, нефтепродуктов, сжиженного газа) примут на себя порты Усть-Луга (11,0 млн т в год), Мурманск (комплекс для перевалки мощностью 35 млн т в год нефтепродуктов, в основном мазута), а также новые порты в районах губы Ура (Мурманская область) и в бухте Козьмино (Приморский край).

В районе губы Ура намечено строительство специализированного морского порта по перегрузке сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата мощностью более 40 млн т в год.

В бухте Козьмино начал работу морской порт, обеспечивающий функционирование нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан» (ВСТО). К 2015 г. пропускная способность порта достигнет 50 млн т в год, а в перспективе — 70 млн т.

Для обеспечения возрастающих потребностей в перевалке экспортного угля в ряде портов будут построены специализированные угольные комплексы, в результате чего пропускные способности по углю должны возрасти в порту Мурманск до 25 млн т в год, в порту Усть-Луга — до 12 млн т, в порту Высоцк — до 15 млн т, в порту Ванино — до 20 млн т в год.

Особое внимание в программе уделено строительству контейнерных терминалов, поскольку именно контейнерные перевозки имеют наилучшие перспективы развития.

Подпрограмма предусматривает строительство контейнерных мощностей в порту Усть-Луга, в новом морском



грузовом районе «Бронка» порта Санкт-Петербург (Ленинградская область). Запланировано также развитие существующих контейнерных терминалов в портах Новороссийск, Оля, Находка, Владивосток.

В ряде портов будут построены перегрузочные комплексы для генеральных грузов, металлов, минеральных удобрений, лесных грузов, а также для приема судов «ро-ро».

На берегу Черного моря вскоре начнется строительство нового порта Тамань. Необходимость в нем обусловлена тем, что крупнейшие черноморские порты Новороссийск и Туапсе работают на пределе своих производственных возможностей, а увеличение их пропускной способности за счет строительства новых перегрузочных комплексов крайне ограничено, поскольку территории портов вплотную окружены городскими постройками. В новом порту предполагается строительство перегрузочных комплексов для минеральных удобрений, угля, генеральных грузов, контейнерного терминала, морской паромной переправы.

В рамках проекта по созданию сухогрузного района морского порта Тамань в 2010 г. осуществлена разработка материалов обоснования инвестиций, проведены дополнительные работы по определению места расположения порта, подготовлено техническое задание на проектирование.

На реализацию мероприятий подпрограммы «Морской транспорт» в 2010 г. было предусмотрено финансирование в объеме 59 309,1 млн руб., в том числе из федерального бюджета — 13 288,9 млн руб. и за счет частных инвесторов — 46 020,2 млн руб. Необходимо отметить, что государственно-частное партнерство зарекомендовало себя как наиболее эффективная форма

реализации инвестиционных программ, обеспечивающая баланс интересов государства и частных компаний.

В рамках проекта «Развитие транспортно-портового узла „Восточный — Находка“» разработана генеральная схема Находкинского транспортно-портового узла. Проведены мероприятия по определению мест расположения угольных и зерновых терминалов в портах Восточный и Находка, а также в других портах южного Приморья.

Для обеспечения строительства олимпийских объектов в 2010 г. начал работу грузовой район морского порта Сочи в устье реки Мзымта с перерабатывающей способностью 5 млн т в год.

К концу 2015 г. планируемые портовые мощности (более 1 млрд т в год) должны не только полностью обеспечить потребности экономики страны во внешнеторговых перевозках, но и создать 20 %-ный резерв, необходимый для роста производства и развития транзита грузов мировой торговли.

В соответствии с долгосрочными стратегиями министерств и планами основных отечественных добывающих и перерабатывающих компаний прогнозируется значительный рост перевозок сырьевых грузов железнодорожным транспортом, при этом их значительная часть будет ориентирована на экспорт через морские порты. К 2020 г. прогнозируемый объем перевозок грузов в порты Балтийского моря увеличится в 3 раза, в порты Баренцева и Белого морей — на 50 %. Наиболее существенно возрастет нагрузка на железнодорожные подходы к портам Мурманск, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Высоцк. Планируемый прирост объемов перевозок в направлении портов юга России к 2020 г. составит около 70 млн т. Для обеспечения прогнозируемых объемов грузовых перевозок в

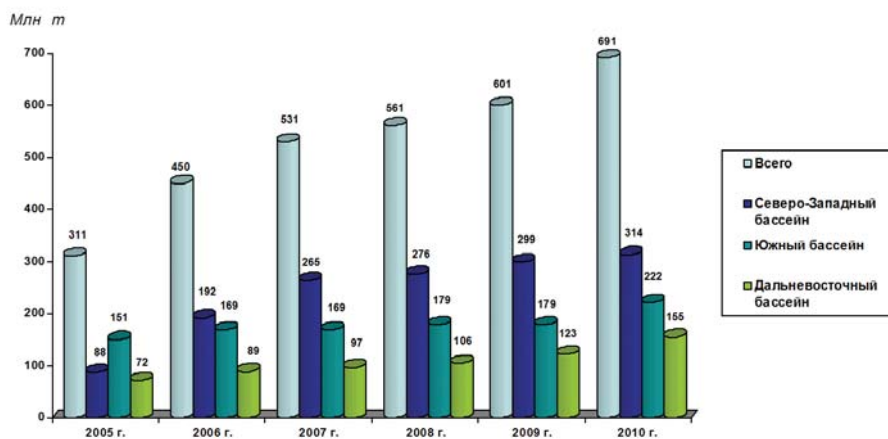


Рис. 2. Динамика развития портовых мощностей в период 2005–2010 гг.

этом направлении потребуются комплексное развитие железнодорожной инфраструктуры на ближайших и дальних подходах.

### Системные проблемы

Одной из основных задач в развитии портового комплекса России является улучшение инвестиционной привлекательности портового бизнеса и создание комфортных условий для частного бизнеса в морских портах. Необходимо отметить, что для ее решения необходимо устранить проблемы, которые

возникают в ходе реализации инвестиционных проектов. В качестве ключевых проблем можно назвать следующие:

- не согласованы сроки, объемы и направления госкапвложений в рамках подпрограмм «Морской транспорт», «Автомобильный транспорт» и «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)»; развитие автомобильных и железнодорожных подъездов к портам до сих пор является существенным сдерживающим фактором;

- не согласованы ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» и ФЦП «Государственная граница Российской Федерации» в части общего перечня строек и проектов и, как следствие, в части сроков, объемов и направлений государственных капитальных вложений;

- не определен порядок компенсации частным инвесторам стоимости строительства и оборудования объектов пункта пропуска, созданных на средства инвесторов и передаваемых в ведение Федерального агентства по обустройству государственной границы (Росграница);

- не урегулированы вопросы, находящиеся на стыке разных отраслей законодательства градостроительного, земельного, водного; особенно показателен здесь пример создания намывных территорий с последующим строительством на них.

Также необходимо отметить, что несовершенство инвестиционного законодательства приводит к тому, что на практике для реализации программ государственно-частного партнерства до сих пор не применяются ни инвестиционные, ни концессионные соглашения. Единственной формой пока является договор долгосрочной аренды.

