

# МОРСКИЕ ПОРТЫ



№8(189)2020

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ. ОСНОВАН В 1997 г.

## НОВОТРАНС



## НОВОТРАНС



- 8 ЭКОНОМИКА**  
НОВЫЙ ВЫЗОВ ЭКСПОРТЕРАМ
- 34 ПОРТЫ**  
ПРИОРИТЕТ «РОСМОРПОРТА» –  
МАКСИМАЛЬНОЕ ДОСТИЖЕНИЕ  
НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

**стр. 40**  
**КРУПНЕЙШИЙ НА БАЛТИКЕ: КАК ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО**  
**ТЕРМИНАЛА LUGAPORT В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА**

# МЫ РАБОТАЕМ ДЛЯ ВАС!

## ЖУРНАЛ МОРСКИЕ ПОРТЫ



Развитие портового бизнеса России –  
наше общее дело!



Адрес редакции:  
105187, г.Москва, Окружной проезд, д.15, к.2,  
тел./факс: (495) 366-62-55, 365-47-22,  
тел.: +7-985-763-54-20,  
e-mail: morport@morvesti.ru

# ВЫШЕЛ ИЗ ПЕЧАТИ

## ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ СПРАВОЧНИК «МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ - 2020»



Справочник «Морские порты России» – это уникальный деловой отчет о состоянии портовой инфраструктуры и производственно-технической базы предприятий и компаний портового комплекса страны, перспективах их развития, а также о структуре федеральных органов исполнительной власти в морских портах, их полномочиях и оказываемых госуслугах.

В книге собраны официальные сведения о навигационных условиях мореплавания в морских портах, числе судозаходов, количестве и состоянии гидротехнических сооружений, о перегрузочных мощностях и операторах морских терминалов, их техническом оснащении, объемах грузооборота и пассажирооборота, планах развития, приведены статистические данные перевалки грузов в морских портах России, Украины, Прибалтики и Финляндии.

### ПО ВОПРОСАМ ПРИОБРЕТЕНИЯ СПРАВОЧНИКА ОБРАЩАТЬСЯ:

Тел./факс: (495) 366-62-55, 365-47-22, Моб.: +7-985-763-54-20

E-mail: [morvesti@morvesti.ru](mailto:morvesti@morvesti.ru), <http://morvesti.ru>

ООО «ИД МАГИСТРАЛЬ»

## СОДЕРЖАНИЕ



8



12



15



18



30



### ОБЗОР СОБЫТИЙ

6

**ОБЗОР СОБЫТИЙ** ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР



### ЭКОНОМИКА

8

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ** НОВЫЙ ВЫЗОВ ЭКСПОРТЕРАМ



### ВЕРТИКАЛЬ ВЛАСТИ

12

**АМП** НОВЫЙ ИМПУЛЬС РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ПОРТА ОЛЯ

15

**АМП** ПРОБЛЕМА УТИЛИЗАЦИИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ В БУХТЕ НАГАЕВА СДВИНУЛАСЬ С МЕСТА



### ТЕМА НОМЕРА

18

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ** ВСТРАИВАНИЕ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ГЛОБАЛЬНУЮ СЕТЬ МТК

23

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ** ФОРМИРОВАНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ



### ОБЗОР СОБЫТИЙ

26

**ОБЗОР СОБЫТИЙ** ПЕРЕВОЗКИ



### ПОРТЫ

28

**АМП** СКП ТАГАНРОГ: ПОЛНЫЙ ФУНКЦИОНАЛ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

30

**АМП** НОВАЯ ЭПОХА МОРСКОЙ ПЕРЕПРАВЫ ВАНИНО – ХОЛМСК ПРИБЛИЖАЕТСЯ



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Минтранс России



ТРАНСПОРТ  
РОССИИ



# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



18 – 20 ноября 2020 года | Москва, комплекс «Гостиный Двор»



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОАО «РЖД»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



СПЕЦИАЛЬНЫЙ АНТИКОВИД-ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИНВЕСТИТОР



СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР КОНФЕРЕНЦИИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



## СОДЕРЖАНИЕ



34



40



44



48



54



### ПОРТЫ

- 33** **ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ** РАСШИРЯЕМ ГОРИЗОНТЫ
- 34** **ИНФРАСТРУКТУРА** ПРИОРИТЕТ «РОСМОРПОРТА» – МАКСИМАЛЬНОЕ ДОСТИЖЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ
- 40** **ИНФРАСТРУКТУРА** КРУПНЕЙШИЙ НА БАЛТИКЕ: КАК ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА LUGAPORT В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА



### ФОРУМ

- 44** **ГЧП** КОНЦЕССИЯ VS ГОСЗАКУПКА



### БИЗНЕС-АКЦЕНТ

- 48** **АРХАНГЕЛЬСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ** ПОРТОВЫЙ КОМПЛЕКС – ЛОКОМОТИВ РАЗВИТИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ
- 52** **АРХАНГЕЛЬСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ** В ЦЕНТРЕ СТРАТЕГИИ – ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ГРУЗЫ ДЛЯ АРКТИКИ



### ГРУЗОВАЯ БАЗА

- 54** **КОНТЕЙНЕРЫ** ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ: ВОССТАНОВЛЕНИЕ И ТРАНСФОРМАЦИЯ



### СТРАНИЦЫ ПАМЯТИ

- 58** **В.В. ЕРЫГИН** ФОРМУЛА КАПИТАНА ЕРЫГИНА



### СТАТИСТИКА

- 64** **СТАТИСТИКА** ОБЗОР ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ, БАЛТИИ, УКРАИНЫ И ФИНЛЯНДИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА

Самая крупная в России выставка  
транспортно-логистических услуг,  
складского оборудования  
и технологий

## Новые даты выставки!

Негабаритные  
перевозки



Авто-  
мобильные  
перевозки



Морские  
перевозки



[transrussia.ru](http://transrussia.ru)

Авиа-  
перевозки



Железно-  
дорожные  
перевозки



IT-решения



**12–14 апреля 2021**

Москва, Крокус Экспо

Павильон 1

# НОВОСТИ С ЛЕНТЫ

## WWW.MORVESTI.RU



### ВЛАДИМИР ПУТИН НА ФОРУМЕ «РОССИЯ ЗОВЕТ!» РАССКАЗАЛ О ПРОЕКТАХ, ЗАЯВЛЕННЫХ В РАМКАХ СЗПК



Около двух десятков проектов с общим бюджетом 900 млрд рублей заявлены к реализации в рамках соглашений о защите и поощ-

щении капиталовложений (СЗПК), сообщил Президент РФ Владимир Путин на форуме «Россия зовет!».

«Важным инструментом реализации крупных проектов, значимых для целых регионов, территорий, должны стать соглашения о защите и поощрении капиталовложений, в рамках которых проекты получают так называемую стабилизационную оговорку, то есть гарантию неизменности условий по налогам, землепользованию и градостроительной деятельности. А затраты инвесторов на инфраструктуру будут возмещаться в объеме уплаченных налогов», – сказал В.Путин.

Закон о защите и поощрении капиталовложений вступил в силу весной этого года. Компания, заключившая соглашение, получает гарантии неизменности условий ведения бизнеса на длительный период в зависимости от отрасли и объема инвестиций. Также механизм предполагает возмещение затрат инвесторов на инфраструктуру.

В начале октября Правительство РФ утвердило всю необходимую для запуска механизма СЗПК нормативную базу. Минэкономразвития 12 октября сообщило, что получены первые 15 заявок на заключение СЗПК.



### ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ СПИШЕТ ДОЛГИ РЕГИОНАМ, НАПРАВЛЯЮЩИМ СРЕДСТВА НА ИНВЕСТПРОЕКТЫ

Правительство РФ спишет часть долгов по бюджетным кредитам тем регионам, которые будут направлять высвобождаемые средства на развитие инфраструктуры под инвестиционные проекты, заявил премьер-министр Михаил Мишустин на совещании с вице-премьерами, передает ТАСС.

«Правительство запускает новый механизм стимулирования инвестиционной деятельности в субъектах Российской Федерации. Речь идет о списании долгов по бюджетным кредитам для регионов, которые направляют высвобождаемые бюджетные средства на развитие

инфраструктуры под инвестиционные проекты», – сказал М.Мишустин.

Глава правительства сообщил, что утверждены правила определения таких новых инвестпроектов, их сводный перечень будет сформирован на основе предложений регионов и их оценки профильными министерствами и ведомствами. По словам М.Мишустина, «сумма списания будет равна объему налоговых поступлений, которые инвестиционный проект принесет в федеральный бюджет». «Это поможет снизить долговую нагрузку на региональные бюджеты и простимулирует инвести-



ционную активность в российских регионах», – подчеркнул премьер.



### РОССИЙСКАЯ ЭКОНОМИКА ПОТЕРЯЛА 8% ВВП В I ПОЛУГОДИИ



Потери экономики России в результате введения режима самоизоляции составили в I полуго-

дии около 8% от объема ВВП 2020 года. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на Прогноз основных показателей социально-экономического развития РФ на 2020-2023 годы, подготовленный Счетной палатой РФ совместно с Институтом экономической политики имени Е.Т.Гайдара.

При этом ведомство добавляет, что характер восстановления экономики по мере снятия ограничений свидетельствует о том, что по итогам года масштабы падения экономики будут заметно меньше. Восстановление экономики России

в конце II и в III квартале прошло быстрее, чем это предполагалось.

По данным ведомства, тремя основными драйверами динамики российской экономики в 2020 году стали падение цен на нефть на мировом рынке, ограничение деловой активности и введение режима «нерабочих дней» для предотвращения распространения эпидемии коронавируса, а также сокращение физических объемов экспорта вследствие спада мировой экономики.

## ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ ПАНДЕМИИ НА ТРАНСПОРТЕ ОБСУДИЛИ СТРАНЫ ШАНХАЙСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА



В формате видеоконференции состоялось VIII совещание министров транспорта государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Российскую делегацию возглавил заместитель министра транспорта Юрий Цветков, сообщила пресс-служба Минтранса.

В частности, обсуждались перспективы развития сотрудничества в сфере транспорта, а также вопросы цифровизации отрасли. Стороны обменялись мнениями о скоординированной работе в рамках реализации Программы многостороннего торгово-экономического сотрудничества в транспортной и логистической сферах.

Особое внимание было уделено мерам, предпринимаемым государствами – членами ШОС по противодействию распространению коронавирусной инфекции на транспорте.

Обращаясь к участникам совещания, Ю.Цветков отметил приоритетность работы в области цифровизации транспорта и представил ряд передовых отечественных технологических решений. Он также подчеркнул, что необходимо уделять внимание не только мерам противодействия распространению эпидемий, но и продумать вопросы развития транспортной отрасли в последующий период с учетом изменения структуры спроса на перевозки и транспортного поведения.



«Расширение и углубление взаимодействия в области транспорта на пространстве ШОС – необходимое условие реализации потенциала торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества, выхода на новый уровень производственной и деловой активности на всем Евразийском пространстве», – подытожил Ю.Цветков.

## В РОССИИ ОБНУЛИЛИ НДС НА МОРСКУЮ ПЕРЕВАЛКУ И СОПРОВОЖДЕНИЕ ГРУЗОВ В АРКТИКЕ



Правительство РФ приняло решение обнулить НДС на морскую перевалку и ледокольное со-

провождение экспортных грузов в Арктике. Об этом 21 октября на совещании по развитию Северного морского пути в Мурманске сообщил глава кабмина Михаил Мишустин.

Ранее, 14 июля, Президент РФ Владимир Путин подписал пакет законов, предоставляющих льготы для бизнеса в Арктике. Согласно Федеральному закону «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», к Арктической зоне РФ относятся Мурманская область, Ненецкий, Чукотский и Ямало-Ненецкий автономные округа, а также отдельные районы Карелии, Коми, Якутии, Красноярского края и Архангельской области. Предполагается, что

управляющая компания будет заключать с юридическими лицами соглашение об осуществлении инвестиционной деятельности и вести реестр резидентов Арктической зоны.

Кроме того, согласно поправкам в Налоговый кодекс, вводится нулевой НДС на работы по ледокольной проводке морских судов. Налогоплательщик, который получил статус резидента Арктической зоны РФ, имеет право на уменьшение суммы налога, исчисленного при добыче таких полезных ископаемых, как товарные руды, горючие сланцы, черные, цветные и редкие металлы, различные виды неметаллического сырья, алмазы, при условии, что добыча велась на новом участке недр.

## КАБМИН РОССИИ ПОВЫСИЛ ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ ПОРТОВ



Российский кабмин усилил требования по обеспечению безопасности инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащей категорированию. Новые правила, в том числе касающиеся антитеррористической защищенности, содержит постановление Правительства РФ от 10.10.2020 г. №1651. Документ вступил в силу 23 октября 2020 года, сообщает «Парламентская газета».

В частности, утверждена типовая форма паспортов безопасности транспортных объектов. Они должны оснащаться сертифицированными средствами технической защиты и пунктами

управления ими, к которым не должны иметь доступ посторонние. При погрузке и выгрузке перевозимых товаров, а также посадке и высадке пассажиров необходимо вести видеомониторинг и хранить полученные записи не менее тридцати дней.

При смене собственника объекта транспортной инфраструктуры паспорт безопасности аннулируется, и для продолжения эксплуатации сооружения необходимо получить новый.

Постановление действует в течение 6 лет со дня вступления в силу. Требования в отношении объектов речного транспорта, не участвующих в



международном сообщении, применяются по истечении 6 месяцев после даты опубликования.

# НОВЫЙ ВЫЗОВ ЭКСПОРТЕРАМ

**Объемы международной торговли упали вдвое сильнее мирового ВВП**

В 2020 ГОДУ, ПО ПРОГНОЗУ ВТО, ОБЪЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ УПАДУТ НА 9,2%, В ТО ВРЕМЯ КАК МИРОВОЙ ВВП, ПО ПРОГНОЗАМ МВФ, СНИЗИТСЯ НА 4,4%. ПАНДЕМИЯ СТАЛА ЛИШЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ФАКТОРОМ, УСИЛИВШИМ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ, В СООТВЕТСТВИИ С КОТОРЫМИ СТРАНЫ ВСЕ БОЛЬШЕ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ ГЛОБАЛИЗАЦИИ В ПОЛЬЗУ РЕГИОНАЛИЗАЦИИ. О ТОМ, КАК БЫТЬ В ЭТОЙ СИТУАЦИИ РОССИЙСКОМУ БИЗНЕСУ, ОРИЕНТИРОВАННОМУ НА ЭКСПОРТ ТОВАРОВ И УСЛУГ, ГОВОРИЛОСЬ НА МЕЖДУНАРОДНОМ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ «ВЫЗОВЫ И РЕШЕНИЯ ДЛЯ БИЗНЕСА», ОРГАНИЗОВАННОМ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТОЙ РФ, РЭУ ИМ. ПЛЕХАНОВА И ГРУППОЙ КОМПАНИЙ JUST.

НАДЕЖДА ТОЛСТОУХОВА

## ЭПОХА «ВЕЛИКОГО ПРОТЕКЦИОНИЗМА» НАЧАЛАСЬ

Ученые из Высшей школы экономики (ВШЭ), принимавшие участие в пленарном заседании форума, пришли к выводу, что нынешнее падение объемов мировой торговли лишь отчасти вызвано пандемией коронавируса, а на самом деле оно имеет более глубокие корни.

Так, по словам руководителя департамента мировой экономики факультета мировой экономики и мировой политики ВШЭ Игоря Макарова, нынешняя «деглобализация» зародилась еще в кризис 2008-2009 годов. Именно

тогда началась «эпоха великого протекционизма», в которой мы живем и сейчас.

«В нулевые годы мировая торговля росла примерно на 5,5% в год, а начиная с 2010 года она растет примерно на 2-2,5% в год. Одна из причин этой ситуации связана с растущим протекционизмом, который становится довольно распространенным способом ведения торговой политики всех ведущих государств. Главными двигателями этого протекционизма являются не развивающиеся страны, как это было в предыдущие десятилетия, а наиболее развитые страны мира: США и страны ЕС», — сказал И.Макаров.

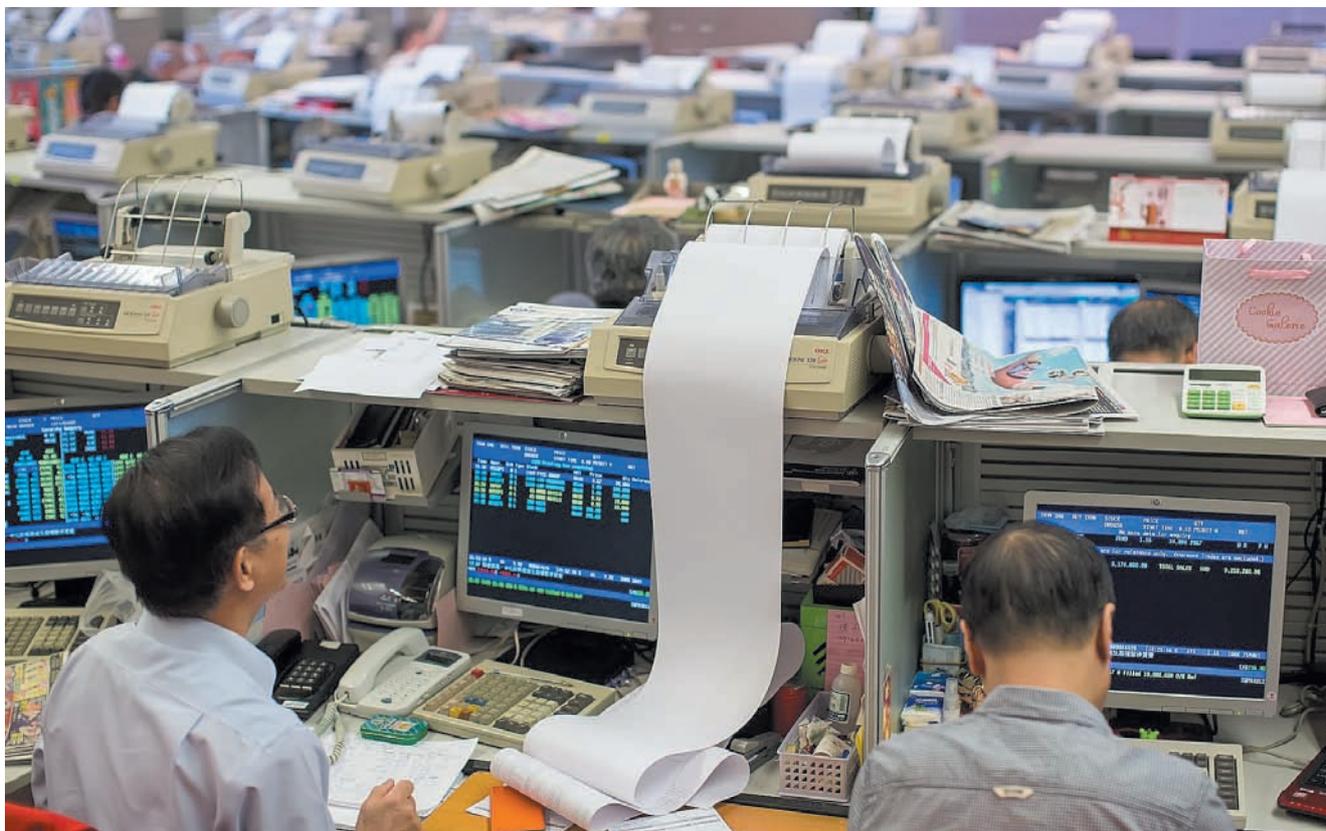
Действительно, в США, которые являются главным мировым импортером, в 2019 году средний размер таможенного тарифа вырос по сравнению с 2010 годом больше чем на 75%. Это свидетельствует о росте тарифных барьеров для импортных товаров. А причины того, почему страны отказываются от больших объемов импорта, лежат в плоскости внутренней и внешней политики.

Внутриполитические процессы, приводящие к протекционизму, связаны с ростом неравенства и социального расслоения в развитых странах. Доходы богатых растут, доходы бедных либо стагнируют, либо падают. Широкая публика ищет причину этой ситуации в том числе и в глобализации. К примеру, американцы винят китайцев в том, что те забрали у них рабочие места и навлекли деиндустриализацию на США. Та же ситуация происходит и в Европе: такие настроения населения Великобритании были одной из причин Brexit.

Внешнеполитические причины протекционистской политики связаны с обеспокоенностью мирового сообщества быстрым развитием Китая. Если в нулевые годы в структуре его промышленного экспорта преобладали примитивные товары, то сегодня Китай технологически вырос и перешел к производству высокотехнологичных товаров, в том числе цифровых. Став таким образом прямым конкурентом развитых экономик, он навлек на себя целый ряд протекционистских мер



ФОТО С САЙТА WWW.GRAND.PHOTO



ФОНДОВЫЙ РЫНОК КИТАЯ. ФОТО ТАСС, ЕРА, JEROME FAVRE

других государств. Наиболее явно это заметно в торговой войне, идущей между Китаем и США, но такая же политика наблюдается и со стороны Евросоюза.

И.Макаров привел интересную закономерность. По его словам, когда страны только начинают открываться для международной торговли, их экономические выгоды существенно превышают издержки. Но по мере того, как экономики становятся все более открытыми, рост выгод замедляется, пока не прекращается вовсе. В то же время издержки увеличиваются, чистые выгоды снижаются, и поэтому тенденции к протекционизму растут.

Однако для России выгоды от внешней торговли пока существенно превышают издержки, поскольку наша экономика еще очень далека от полной открытости. Россия имеет довольно мало соглашений о зонах свободной торговли с другими странами, а уровень тарифной защиты нашей экономики по-прежнему гораздо выше, чем у ведущих экономик мира. Именно поэтому для России было бы очень опасной тенденцией присоединиться к политике протекционизма.

По мнению И.Макарова, надежды на то, что после пандемии развитые страны мира будут предпринимать меры по восстановлению объемов мировой торговли, немного. «Я не вижу

никаких предпосылок того, что после пандемии страны вновь перейдут к свободной торговле и откажутся от протекционизма», — сообщил эксперт.

### КАК ВЫИГРАТЬ В ЧУЖОЙ ТОРГОВОЙ ВОЙНЕ

Директор Центра комплексных европейских и международных исследований ВШЭ Анастасия Лихачева считает, что эхо торговой войны между США и Китаем затронет и другие страны.

«Если раньше мы концентрировались на анализе отношений США и Китая в области международной торговли, то сегодня эти эффекты пойдут как круги по воде и будут распространяться все шире, в первую очередь через реструктуризацию международной торговли между союзниками США и Китая», — считает А.Лихачева.

По ее словам, отказа от политики санкций в ближайшее время ожидать не стоит (вне зависимости от того, какой из кандидатов победит на выборах в США). Дело в том, что санкции — это гораздо более дешевый инструмент влияния, чем военное нападение, но гораздо более действенный, чем дипломатические переговоры. Поэтому санкции и в будущем останутся достаточно популярными, а их жесткость и охват вполне смогут сравниться с запретами времен холодной войны.

Сегодня мы наблюдаем определенную «политическую моду»: негласно считается, что если страна может наложить на кого-то санкции, то она — серьезный игрок на мировой арене. Пример новостных заголовков, когда Саудовская Аравия накладывает санкции на Канаду, — как раз вариант такой новой реальности.

Непризнание самого термина «санкции», на чем настаивают Россия, Китай и некоторые другие страны, не означает отказа от использования самого инструмента. Например, Китай очень активно применяет дискриминационные ограничительные инструменты во внешней политике.

«Мы пока не достигли пика санкционных войн, поэтому в среднесрочном периоде мы можем ожидать только еще больше односторонних ограничительных мер. Есть шанс, что их станет меньше в долгосрочном периоде просто потому, что система международной торговли станет более фрагментированной», — сказала А.Лихачева.

Но это не говорит о том, что у российского бизнеса не останется никаких возможностей для торговли своими товарами на внешних рынках. Напротив, торговые войны порой дают новые шансы занять те ниши, которые раньше были заняты другими игроками. Для этого нужно внедрить методологию мониторинга таких но- >>

ФОТО ROUELLE UMALI, XINHUA, WWW.GLOBALLOOKPRESS



вых торговых ниш. Пока эффектом от торговой войны между США и Китаем сумела воспользоваться, к примеру, Бразилия, заместившая целый ряд торговых позиций, которые раньше поставлял в США Китай.

Важно не просто отслеживать появление таких ниш, но и активно в них включаться. Здесь роль может сыграть институт торговых послов, которые смогут на местах быстро начать переговоры и договориться. Кроме того, необходимо расширять зоны свободной торговли России с другими странами. Без этого бороться с усиливающейся регионализацией и фрагментацией мировой торговли нашим экспортерам будет чрезвычайно трудно. Также нужно новое позиционирование бренда российского экспорта за рубежом, считает А.Лихачева.

«Если все это будет сделано, мы действительно сможем предоставить многим странам Африки, Юго-Восточной и Южной Азии свободу выбора, чтобы они могли работать не только с китайскими или американскими компаниями, а иметь некую третью опцию», — сказала она.

Некоторые усилия по установлению международных торговых связей сегодня предпринимают российские бизнес-объединения. Так, на базе «Деловой России» действует институт так называемых бизнес-послов — российских предпринимателей, которые уже смогли построить свой бизнес в конкретной стране и теперь готовы помочь в этом соотечественникам.

По словам вице-президента «Деловой России» Нонны Каргаманян, сейчас в «Деловой России» работает более 50 послов-предпринимателей, которые официально представляют инте-

ресы организации в зарубежных странах и лично сопровождают каждый предпринимательский проект в своей стране. Кроме того, бизнес-послы в формате государственно-частного партнерства и в формате частных инициатив открывают торговые дома.

«Я считаю, что это совершенно замечательная инициатива, в рамках которой компании могут создавать консолидационные центры — точки сбора и работы с конкретными компаниями в разных странах. На сегодняшний день у нас работает азиатский торговый дом и африканский торговый дом», — сказала Н.Каргаманян.

### ОСОБЕННОСТИ HOME-STAY ECONOMY В ЦИФРАХ

По словам заместителя заведующего сектором международных экономических исследований ВШЭ Александра Зайцева, в нынешний коронавирусный кризис мировая торговля пострадала меньше, чем в предыдущий, случившийся в 2008-2009 годах. Так, в этот раз объемы торговли по итогам года снизятся на 9,2% при общем падении мирового ВВП на 4,4%, в то время как одиннадцать лет назад показатели были 12% и 2% соответственно.

«Эластичность динамики внешней торговли по ВВП сейчас снизилась. Это связано с тем, что природа нынешнего кризиса другая. В пандемию доходы теряют сфера услуг, добывающие отрасли и машиностроение, но выигрывает сельское хозяйство, пищевая промышленность, электроника и отрасли, производящие товары для домашнего досуга. В то же время бизнес и государство активно инвестируют в ИТ-инфраструктуру для обеспечения удаленной работы.

Таково проявление новых паттернов поведения stay-home-экономики. Они сказываются на динамике торговли различными группами товаров», — рассказал А.Зайцев.

Он привел любопытные данные. Во втором квартале 2020 года мировая торговля в целом снизилась на 21% (по данным ВТО), но больше других пострадала отрасль ТЭК: объемы торговли в ней уменьшились на 38%. Объем торговли промышленными товарами упал на 9%, а объем торговли сельскохозяйственными товарами — всего на 5%.

В товарах обрабатывающей промышленности наблюдается очень разная динамика: транспортное машиностроение упало на 52%, товары для путешествий — на 38%, обувь — на 31%, одежда — на 30%, игрушки и игры — на 10%. А вот производство интегральных схем выросло на 5%, компьютеров — на 3%, текстиля — на 10%, фармацевтических продуктов — тоже на 10%, а средств индивидуальной защиты — сразу на 82%.

Торговля услугами на пике в 2020 году упала на 20%, и это вдвое больше, чем в мировой финансовый кризис 2008-2009 годов. И хотя основные объемы мировой торговли уже восстановились к августу 2020 года, тенденции сокращения спроса на офлайн-услуги и увеличения спроса на продукцию АПК и пищевого сектора сохранятся еще какое-то время.

Итог дискуссии подвел И.Макаров. По его словам, международная торговля будет постепенно снижать свою значимость для многих ведущих экономик мира. Производство и цепочки добавленной стоимости будут переноситься ими в свои страны, а вся мировая экономика начнет фрагментироваться и в конце концов будет состоять из нескольких макрорегионов: Северная Америка, Европа, Восточная Азия. Эти центры будут складываться вокруг стран с крупнейшими экономиками: США, Китай, Германия.

В этом плане для России есть серьезные риски: экономически Россия не является частью ни одного из этих регионов. Но с другой стороны, будет расти роль производства товаров, базирующихся на полезных ископаемых. И в этом случае Россия сможет сделать ставку на производство различных ресурсоемких товаров и экспортировать не нефть, газ и уголь, а различные товары, интенсивно использующие природные ресурсы. Это и сможет закрепить за нашей страной новую специализацию в мировой экономике. ■



[www.sixmx.com](http://www.sixmx.com)  
[info@sixmx.com](mailto:info@sixmx.com)  
+8(495)973-14-18

*Фото Антон Маханов, СПб*

# НОВЫЙ ИМПУЛЬС РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ПОРТА ОЛЯ

КАСПИЙСКИЙ РЕГИОН В СИЛУ СВОЕГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ ОБЛАДАЕТ ВЫСОКИМ ПОТЕНЦИАЛОМ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ И ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ МЕЖДУ СТРАНАМИ ЕВРОПЫ И АЗИИ. СЕГОДНЯ ЗДЕСЬ РАЗВИВАЮТСЯ ТОРГОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ С ИСЛАМСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ ИРАН, С ДРУГИМИ ПРИКАСПИЙСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ – КАЗАХСТАНОМ, АЗЕРБАЙДЖАНОМ, ТУРКМЕНИСТАНОМ. ОДНИМ ИЗ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПОРТОВ НА КАСПИИ ЯВЛЯЕТСЯ МОРСКОЙ ПОРТ ОЛЯ.

О СОСТОЯНИИ ДЕЛ В ПОРТУ, ПЕРСПЕКТИВАХ ЕГО РАЗВИТИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ СЛУЖБОЙ КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА ОЛЯ ФГБУ «АМП КАСПИЙСКОГО МОРЯ» КОРРЕСПОНДЕНТУ «МП» НАТАЛЬЕ МИРОНОВОЙ РАССКАЗАЛ РУКОВОДИТЕЛЬ ФГБУ «АМП КАСПИЙСКОГО МОРЯ» МАГОМЕД АБДУЛАТИПОВ.

**«МП»:** *Магомед Алиевич, каковы показатели работы морского порта Оля по итогам трех кварталов 2020 года в сравнении с предыдущими годами?*

– Служба капитана морского порта Оля входит в структуру ФГБУ «АМП Каспийского моря». Все три порта АМП – Астрахань, Оля и Махачкала – имеют свою специализацию, под которую существуют соответствующие перегрузочные мощности.

Основным грузом для порта Оля является зерно. В 2018 году грузооборот сухих грузов составил 420 тыс. тонн, в 2019-м – 530 тыс. тонн, за три квартала 2020 года – 520 тыс. тонн сухих грузов и 11,6 тыс. тонн наливных (раститель-

ного масла), или всего 536 тыс. тонн.

Статистика по судозаходам следующая: в 2018 году всего было 212 заходов судов, из них российских – 209, иностранных – 3; в 2019 году зашло всего 190 судов, из них российских – 177, иностранных – 13; за три квартала 2020 года в порту было обработано 170 судов, из них российских – 154, иностранных – 16.

**«МП»:** *Мощности порта Оля недозагружены. При каких условиях возможно увеличение грузооборота порта?*

– Действительно, загруженность порта Оля в настоящее время оставляет желать лучшего. Порт начали стро-

ить в 1993 году. В результате сегодня в Астраханской области есть новый универсальный порт для перевалки генеральных, контейнерных и автопаромных грузов. Грузооборот первого грузового района порта Оля рассчитан на 8 млн тонн.

Для загрузки порта в 2004 году к нему была построена железная дорога от станции Яндыки протяженностью почти 46 км. Ожидалось, что грузопоток на ветке в 2005 году достигнет 4 млн тонн, а к 2010 году – 8 млн тонн. Но ожидания не оправдались.

Следует понимать, что при всех потенциальных возможностях развитие перевозок в регионе ограничено Каспийским морем. У судов, выходящих из любого российского порта на Каспии, основными портами назначения являются: Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Актау (Казахстан), Анзали (Иран), Амирабад (Иран), Ноушехр (Иран). Учитывая, что с Азербайджаном и Казахстаном Россия имеет сухопутные границы и развитое автомобильное и железнодорожное сообщение, а основная продукция Туркменистана – сырая нефть – поступает в Россию через нефтепровод, грузооборот портов Каспийского моря в большей степени формируется исходя из запросов российско-иранских торговых отношений.

Однако в 2012 году на Иран были наложены международные санкции, что частично объясняет падение перевалки грузов через каспийские порты.



Снятие санкций с Ирана в 2016 году не успело привести к значительному росту грузооборота, так как изменились потребности иранского рынка. Правительство Ирана произвело значительные инвестиции в металлургический комплекс, снизив потребление черных металлов. Одновременно увеличилось потребление каменного угля, который также можно транспортировать из России в Иран.

Постепенно увеличивается экспорт зерна в Иран, и по этой номенклатуре грузов прогнозируется позитивная тенденция. Развитие инфраструктуры морских портов по перегрузке этого вида груза будет тесно увязано с развитием экономики региона, имеющего хорошо развитое сельское хозяйство и базу экспорта продукции.

Несмотря на наличие профицита пропускных способностей портов Каспия, необходимость перепрофилирования грузовой базы и перспективы развития перевозок требуют строительства новых мощностей в регионе. И у порта Оля есть хороший шанс для развития в этой связи, так как порты Астрахань и Махачкала находятся в городской агломерации, что накладывает ограничения на возможность развития ближних транспортных подходов.

Наличие у порта Оля свободных земельных участков, на которых можно разместить новые объекты портовой инфраструктуры, а также его выгодное географическое положение, возможность круглогодичных перевалок грузов, наличие выходов на речные, морские, автомобильные и железнодорожные магистрали – неоспоримые факторы для выбора его в качестве объекта развития портовой инфраструктуры.

Благодаря этим факторам, порт Оля является неотъемлемой частью Международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». В перспективе, по экспертным оценкам, пропускная способность МТК может составить порядка 20-25 млн тонн в год. И эта перспектива вполне реальна, благодаря решению политических и экономических вопросов на уровне глав государств.

В ближайшей перспективе одним из возможных решений, направленных на увеличение грузопотока по МТК, может быть организация регулярного железнодорожно-паромного сообщения между российскими и иранскими портами при одновременном развитии портовой и припортовой инфраструктуры. Перспективным направлением является также развитие туризма в Каспийском регионе, и рост этого



сектора потребует развития пассажирских перевозок, строительства пассажирских терминалов. Продвижению сотрудничества в этой сфере способствуют подписываемые соглашения о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве между правительством Астраханской области и правительствами прикаспийских стран.

**«МП»: Известно, что недавно Правительством РФ принято решение о создании портовой особой экономической зоны в Астраханской области. Какие изменения произойдут в этой связи в порту Оля?**

– Действительно, в октябре 2020 года пресс-служба Минэкономразвития России распространила информацию о том, что около 2,8 млрд рублей будет до 2022 года направлено на создание портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) в Астраханской области.

Финансирование предполагается провести в два этапа, первый из которых включает модернизацию инфраструктуры причалов порта Оля.

По словам замминистра экономического развития С.С.Галкина, для реализации первого этапа создания ПОЭЗ на 2020 год предусмотрено более 250 млн рублей. В 2021-2022 годах Минэкономразвития предоставит субсидии Астраханской области в размере 1,1 млрд рублей для инженерной подготовки территории и модернизации причалов порта Оля и 1,4 млрд рублей для создания нового морского порта, соответственно. Эти средства предусмотрены проектом федерального бюджета.

В рамках проекта создания ПОЭЗ определено 5 якорных резидентов, которые готовы реализовать инвестиционные проекты по строительству и эксплуатации инфраструктуры нового порта. Общий объем заявленных ин- >>>



вестиций составит 17,3 млрд рублей. Предполагается, что на конец 2030 года в ПОЭЗ войдут не менее 26 резидентов, будет создано более 1 тысячи рабочих мест.

Создание на Каспийском побережье портовой ОЭЗ обсуждалось в мае прошлого года на совещании по вопросам социально-экономического развития Астраханской области с участием Президента РФ В.В.Путина. Вопрос создания ПОЭЗ вошел в перечень поручений президента. Таким образом, Каспийский бассейн и МТК «Север – Юг» становятся приоритетным направлением для федерального центра.

Правительством Астраханской области и ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» в октябре текущего года подписано соглашение о намерениях по реализации инвестиционного проекта. В соответствии с подписанным документом компания «ПЛК «Каспий» планирует инвестировать не менее 15 млрд рублей в строительство терминала для обработки контейнерных грузов, идущих по МТК «Север – Юг».

Реализация проекта будет поэтапной. Сначала перевозки грузов станут осуществляться через причалы №8 и №9 порта Оля. Они построены и будут оборудованы необходимой перегрузочной техникой за счет частного инвестора. Следующий этап предусматривает строительство нового грузового района на прилегающей к порту территории в районе ильмена Забурунный, что в 8 км южнее порта Оля.

Предполагается, что создание ПОЭЗ придаст импульс развитию

припортовой территории и портовой инфраструктуры, позволит загрузить мощности порта Оля, а также станет отправной точкой в развитии транзитного потенциала МТК «Север – Юг» и повысит конкурентоспособность российских портов на Каспии.

**«МП»: Как обеспечивается безопасность мореплавания в порту Оля? Как отработала инспекция госпортконтроля Олинского филиала АМП Каспийского моря за 9 месяцев 2020 года в сравнении с предыдущим годом? Какие основные недостатки были выявлены инспекторами в ходе осмотра российских и иностранных судов?**

– Олинский филиал ФГБУ «АМП Каспийского моря» в круглосуточном режиме выполняет функции, связанные с обеспечением безопасности мореплавания в акватории морского порта Оля и на подходах к нему, в соответствии с международными договорами и российским законодательством.

Инспекторами ИГПК Службы капитана морского порта Оля за 9 месяцев 2020 года осмотрено 65 судов, все из них российских, в том числе сухогрузы – 33, нефтеналивные – 0, прочие – 32. За весь 2019 год было осмотрено 107 судов, из них российских – 104 (сухогрузов – 71, нефтеналивных – 0, прочих – 33), иностранных – 3 сухогруза.

В ходе проверок ИГПК за 9 месяцев текущего года был выявлен 141 недостаток на судах. В основном недостатки связаны со следующими нарушениями: «судовые документы и

сертификаты» (27), «конструкция судна» (5), «аварийное оборудование» (6), «радиосвязь» (10), «пожаробезопасность» (16), «безопасность мореплавания» (18), «спасательные средства» (17), «МАРПОЛ» (11) и другие.

В 2019 году было всего выявлено 368 недостатков, большинство из которых по тем же пунктам (кодам).

**«МП»: Магомед Алиевич, как сегодня обеспечивается в порту транспортная безопасность?**

– Обеспечение транспортной безопасности в акватории морского порта Оля осуществляется в соответствии с требованиями Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности».

На территории морского порта располагается объект транспортной инфраструктуры «Универсальный морской терминал», на котором осуществляют свою деятельность ПАО «Первая стивидорная компания» и ЗАО «Морской торговый порт Оля».

Объекту транспортной инфраструктуры «Универсальный морской терминал» ЗАО «Морской торговый порт Оля» присвоена 3 категория. Для объекта разработан План обеспечения транспортной безопасности. Дополнительная оценка уязвимости ОТИ не проведена. Охранную деятельность объекта транспортной инфраструктуры осуществляет ООО ЧОО «Ястреб».

Службой капитана морского порта Оля осуществляется проведение мониторинга на ОТИ «Универсальный морской терминал» по реализации комплекса организационных и технических мероприятий согласно Плану обеспечения транспортной безопасности.

В порту Оля функционирует система инженерно-технических средств по обеспечению транспортной безопасности акватории (ИТСОТЬ). Оборудование системы располагается на территории порта Оля, на бугре Карантинный и на двух островах в районе 117 км и 145 км Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК).

На территории порта работает Центральный пункт наблюдения с круглосуточным дежурством. В целях своевременного выявления признаков и угроз совершения актов незаконного вмешательства разработан временный Регламент взаимодействия отдела технического наблюдения за акваторией морского порта Оля Астраханского филиала ФГУП «Росморпорт» и Службы капитана морского порта Оля. ■

# ПРОБЛЕМА УТИЛИЗАЦИИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ В БУХТЕ НАГАЕВА СДВИНУЛАСЬ С МЕСТА



МОРСКОЙ ПОРТ МАГАДАН РАСПОЛОЖЕН В СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ ОХОТСКОГО МОРЯ В ТАУЙСКОЙ ГУБЕ И ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ УЧАСТКИ АКВАТОРИЙ В БУХТАХ НАГАЕВА И ВЕСЕЛАЯ. ЧРЕЗВЫЧАЙНО УДОБНАЯ ДЛЯ СУДОХОДСТВА И ПОТРЯСАЮЩЕ КРАСИВАЯ БУХТА НАГАЕВА СТАЛА КОЛЫБЕЛЬЮ ГОРОДА-ПОРТА МАГАДАНА (1929 Г.): ИМЕННО НА ЕЕ БЕРЕГАХ ПОЯВИЛИСЬ ПЕРВЫЕ ДОМА И УЛИЦЫ БУДУЩЕЙ СТОЛИЦЫ РЕГИОНА. ОТСЮДА НАЧИНАЛОСЬ ОСВОЕНИЕ СУРОВОГО И БОГАТОГО КРАЯ, ИЗУЧЕНИЕ ЗОЛОТЫХ ЗАЛЕЖЕЙ КОЛЫМЫ.

В РЕКОРДНЫЕ СРОКИ ЗДЕСЬ БЫЛИ ПОСТРОЕНЫ ПРИЧАЛЫ МОРСКОГО ПОРТА. ДОЛГИЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ЖИЗНЬ В МАГАДАНСКОМ ПОРТУ НЕ УТИХАЛА НИ НА ЧАС: ШУМЕЛ, СУЕТИЛСЯ И СИЯЛ ОГНЯМИ РЫБНЫЙ ПОРТ, РАБОТАЛИ БЕРЕГОВЫЕ РЕМОНТНЫЕ ЗАВОДЫ, МАСТЕРСКИЕ, ПЕРЕВАЛИВАЛИСЬ ГРУЗЫ. НО В 90-Е ГОДЫ ПРОШЛОГО ВЕКА ПОРТОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ИНФРАСТРУКТУРА ПРИШЛИ В УПАДОК. ОДНИМ ИЗ ПОСЛЕДСТВИЙ СЛОЖНОГО ПЕРИОДА, С КОТОРЫМ МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ НЕ СПРАВИЛАСЬ ПО СЕЙ ДЕНЬ, СТАЛО ЗАХЛАМЛЕНИЕ АКВАТОРИИ БУХТЫ НАГАЕВА ОСТАВАМИ ЗАТОНУВШИХ МОРСКИХ СУДОВ. И ТОЛЬКО СЕЙЧАС ЭТА ПРОБЛЕМА, ПОХОЖЕ, СДВИНУЛАСЬ С МЕРТВОЙ ТОЧКИ.

**РОМАНОЗ ЦХАДАИЯ**, КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА МАГАДАН ФГБУ «АМП ОХОТСКОГО МОРЯ И ТАТАРСКОГО ПРОЛИВА»

**М**агаданский порт является одним из крупнейших морских портов на северо-востоке РФ. Он располагает 13 причалами, из которых 3 — для перевалки нефтепродуктов, 2 — для контейнеров и 8 — для других грузов. Порт принимает суда длиной до 200 метров и осадкой до 11 метров. Навигация в порту — круглогодичная: в период ледообразования (декабрь - май) осуществляется ледокольная проводка судов. Общий грузооборот порта в 2019 году составил 1,57 млн тонн.

На сегодняшний день в порту осуществляют свою деятельность операторы морских терминалов ПАО «Магаданский морской торговый порт», ООО «Магаданнефто», ООО «Тосмар», ОАО «Колыматранснефть», ООО «Русс-Олимп».

## МОЩНЫЙ ИМПУЛЬС

Капитаном морского порта Магадан в рамках исполнения своих функций ранее проводилась большая работа

по установлению местоположения затонувших судов и определению их собственников. В «Извещениях мореплавателям» капитаном морского

порта были опубликованы списки и установлены сроки для подъема затонувшего имущества, собственник которого неизвестен. >>



ГЛАВА ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ М. МИШУСТИН НА РЫБНОМ ТЕРМИНАЛЕ ПОРТА МАГАДАН. ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ



ПОЕЗДКА РУКОВОДИТЕЛЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА АЛЕКСАНДРА ПОШИВАЯ В МОРСКОЙ ПОРТ МАГАДАН

Региональные и муниципальные органы власти многие годы на местном уровне пытались решить проблему установления владельцев затопленных судов, которых суд обязал поднять со дна бухты свое имущество. Поскольку судоподъем — дело дорогостоящее и требующее привлечения квалифицированных специалистов и специального оборудования, судебные решения судовладельцы не исполняли. Кроме того, часть владельцев — юридических лиц — к настоящему времени уже прекратили свое существование.

В 2019 году вице-премьер России Алексей Гордеев, после посещения Магадана во главе правительственной делегации в дни празднования юбилея города, дал поручение профильным ведомствам и руководству Магаданской области оценить объемы средств, необходимых на подъем и утилизацию судов, а Минфину — рассмотреть их выделение. Заместитель главы Минприроды России Владимир Логинов тогда же предложил включить эти работы в федеральный проект «Чистая страна» нацпроекта «Экология». К сожалению, и в этот раз дальше обсуждений дело не продвинулось.

В августе 2020 года мощный импульс решению проблемы затонувших судов дал визит в Магадан премьер-министра России Михаила Мишустина в рамках его «дальневосточного

турне». Премьер осмотрел территорию ФГУП «Нацрыбресурс», на которой ранее находился рыбный порт, и точно охарактеризовал увиденное как «кладбище кораблей». Ликвидация этого «кладбища» стала одним из поручений премьера.

С целью исполнения поручения М.Мишустина в порт Магадан прибыл руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивая. В ходе его поездки состоялось совещание совместно с губернатором Магаданской области Сергеем Носовым, на котором были рассмотрены конкретные вопросы по очистке акватории бухты Нагаева от затонувших судов.

Глава региона заявил, что решать вопрос подъема и утилизации судов необходимо в комплексе с реконструкцией причалов и модернизацией инфраструктуры порта. «Очистка бухты Нагаева — неотъемлемая часть национальных проектов, которые мы реализуем, чтобы улучшить качество жизни колымчан и поднять экономику региона. У нас бесценная, красивейшая бухта, и мы должны заботиться о ее экологии», — подчеркнул губернатор области.

### ПОСТАНОВКА ЦЕЛЕЙ И ЗАДАЧ

После обсуждения проблемы стало ясно, с чего следует начинать: необходимо провести водолазное обследова-

ние бухты, чтобы в деталях определить координаты размещения затонувших судов, их названия, характеристики и физическое состояние, а также оценить стоимость предстоящих работ.

В первую очередь решено поднимать суда, которые частично находятся над поверхностью воды, затем те, которые могут представлять угрозу для экологии бухты. Министерству природных ресурсов и экологии Магаданской области поручено оценить угрозу ущерба окружающей среде от затонувших судов.

Параллельно с подводным обследованием будет готовиться проектно-сметная документация на подъем судов. Еще один немаловажный вопрос — проведение работ в полном соответствии с законодательством Российской Федерации, что предполагает получение необходимых разрешений и лицензий. Основная проблема в этом вопросе — определение ответственных за подъем лиц: у большинства затонувших судов владельцев не установлен либо его уже не существует.

Очевидно, что судоподъем будет продолжительным — дело это хлопотное, тем более что в Магадане нет компаний, специализирующихся на подъеме судов. Однако эту работу способны осуществить специалисты ФГБУ «Морская спасательная служба» — у организации есть опыт про-

ведения подобных работ. Кроме того, Морспасслужба может взять на себя большинство организационных вопросов, а также разработку необходимой документации.

«Глубины бухты Нагаева позволяют подойти к затопленным судам, чтобы осуществить их подъем. «Морская спасательная служба» может заняться этим. Мы готовы доложить премьер-министру Мишустину наши предложения. У нас есть необходимые технические средства. Мы проанализировали ситуацию на Дальнем Востоке по плавучим кранам и знаем, где их взять», — сказал руководитель Росморречфлота Александр Пошивай, резюмируя свою поездку в Магадан.

## ОБЪЕМ РАБОТ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Во исполнение поручения руководителя Росморречфлота на данный момент Службой капитана морского порта Магадан проведена сверка сведений с региональным Минприроды о количестве и месте нахождения затонувших судов в границах акватории морского порта и общего количества затонувших судов в бухте Нагаева. Проведенной сверкой установлено, что общее количество затопленных судов в бухте Нагаева — 21, из них в границах акватории морского порта — 11, за границами акватории морского порта — 10.

Всего, по неофициальным данным, в том числе по информации дайверов, в прибрежных водах в окрестностях Магадана затоплено порядка 40 объектов, включая подводные лодки.



СПРАВА НАЛЕВО: РУКОВОДИТЕЛЬ ФГБУ «АМП ОХОТСКОГО МОРЯ И ТАТАРСКОГО ПРОЛИВА» Н. ТАТАРИНОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ РОСМОРРЕЧФЛОТА А. ПОШИВАЙ И И. О. КАПИТАНА ПОРТА МАГАДАН Р. АБДУЛЛИН

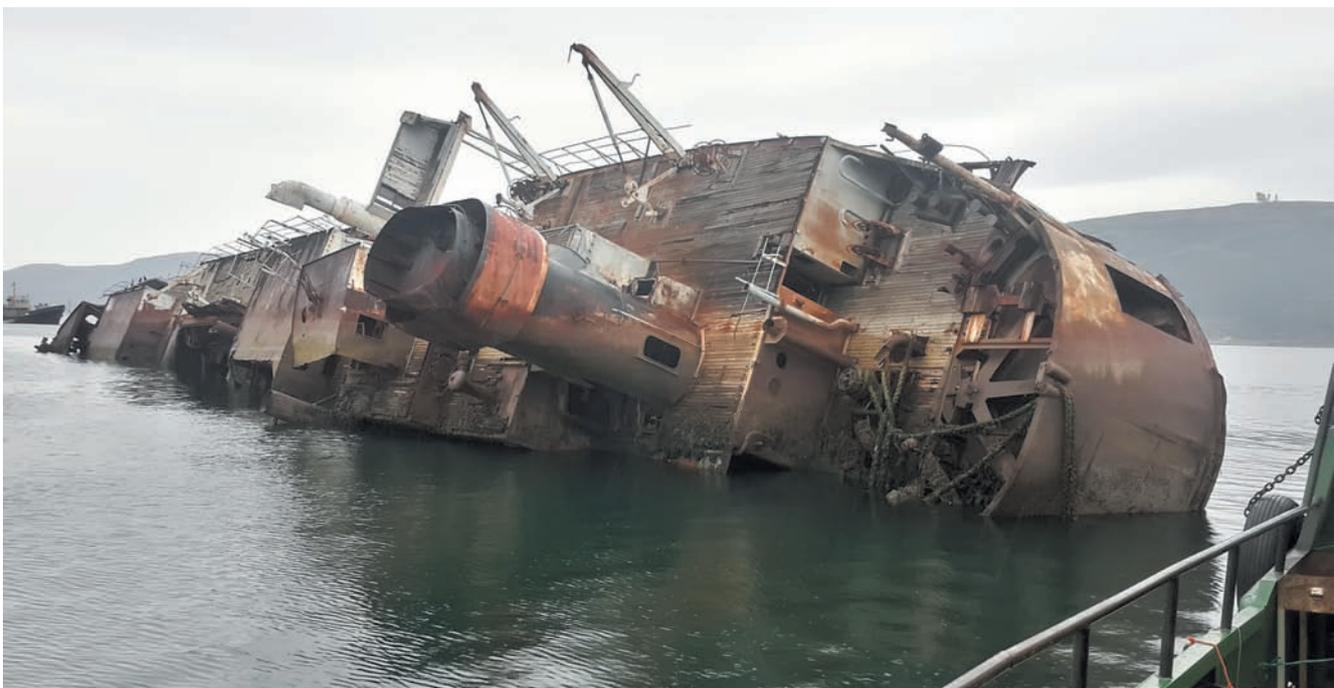
По затопленному имуществу военного ведомства Министерство природных ресурсов и экологии Магаданской области провело первичные переговоры. Планируется осмотр этих судов, после чего будет принято решение о том, кто их будет поднимать и в какие сроки.

О местонахождении некоторых затопленных объектов знают лишь профессиональные водолазы. Они предлагают не трогать те из них, которые не представляют угрозы экологии и морскому судостроению, оставить их для привлечения туристов-дайверов, которые уже сегодня проявляют к ним большой интерес.

Дайвинг мог бы стать одной из визитных карточек Магадана так же, как

и сама бухта Нагаева достойна быть местом притяжения российских и зарубежных туристов. Нужно только, как выразился Михаил Мишустин, провести здесь «генеральную уборку». Тем более что развитие въездного туризма правительство Магаданской области объявило приоритетной целью и намерено делать в данном направлении последовательные шаги.

Эти планы региональных властей, поддержанные федеральным центром, вселяют уверенность в то, что бухта Нагаева наконец освободится от ржавого и опасного хлама и вновь станет одним из красивейших и привлекательных мест Охотского побережья. ■



ЗАБРОШЕННЫЙ ПСРЗ «НЕВА»

# ВСТРАИВАНИЕ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ГЛОБАЛЬНУЮ СЕТЬ МТК

ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ПОТЕНЦИАЛА МТК, ПРОХОДЯЩИХ ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИИ, ПРЕДУСМОТРЕНА РАЗРАБОТКА КОНЦЕПЦИЙ ИХ РАЗВИТИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НА ОСНОВЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ БАЛАНСОВ, А ТАКЖЕ ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕЛЕВЫХ МОДЕЛЕЙ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ КАЖДОГО ИЗ НИХ. РАБОТА НА КЛЮЧЕВЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЛОЩАДКАХ ПО ВСТРАИВАНИЮ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В РЕГИОНАЛЬНУЮ И ГЛОБАЛЬНУЮ СЕТЬ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ МИНТРАНСОМ РОССИИ.

О РЕШЕНИИ ЗАДАЧ РАЗВИТИЯ И ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МТК, В ТОМ ЧИСЛЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ, И ПРЕОДОЛЕНИИ СУЩЕСТВУЮЩИХ ПРОБЛЕМ ЖУРНАЛУ «МП» РАССКАЗАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ЮРИЙ ЦВЕТКОВ.

**«МП»:** Юрий Александрович, как оценивается роль МТК в реализации транспортных национальных проектов «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» и «Безопасные и качественные автомобильные дороги»? Каково их влияние на эффективность и результаты исполнения поставленных задач?

— Задача развития транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов определена соответствующим указом Президента РФ. Для ее решения сформированы федеральные проекты, вошедшие в транспортную часть 13-го нацпроекта – Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Они взаимосвязаны и в конечном итоге направлены на до-

стижение национальных целей. Например, целью федерального проекта «Развитие Восточного полигона железных дорог» является развитие железнодорожного транзита на направлении «Запад – Восток» и повышение транспортной доступности морских портов.

Федеральный проект «Морские порты России» предусматривает прирост производственных мощностей морских портов к 2024 году до 1300 млн тонн.

Мероприятия федеральных проектов «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» и «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» направлены на увеличение пропускной способности транзитной транспортной системы и повышение скорости товародвижения.

Федеральный проект «Транспортно-логистические центры» отвечает за формирование их опорной сети на трассах МТК и повышение экспортного потенциала российских регионов.

Федеральный проект «Европа – Западный Китай» предусматривает строительство скоростной автомобильной дороги для развития транзитных перевозок.

Развитию МТК во многом способствуют и мероприятия другого дорожного нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В его составе есть соответствующий федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети».

Все эти меры направлены на комплексное развитие транспортной инфраструктуры российских участков МТК «Запад – Восток» и «Север – Юг».

**«МП»:** Какова в целом ситуация с МТК, расположенными на российской территории, в том числе с теми, которые проходят через морские порты? Назовите ключевые проблемы, которые мешают России полностью реализовать ее транзитный потенциал?

— Формирование российских участков идет в рамках реализации госпрограммы «Развитие транспортной системы» для повышения ее конкурентоспособности на мировом рынке и увеличения экспорта транспортных услуг. Программа предусматривает максимально полное встраивание российской сети в глобальную сеть МТК.

До недавнего времени основной проблемой в решении этих задач было



отсутствие комплексного подхода к планированию, созданию инфраструктуры транспортных коридоров и управлению ими. Сегодня мы близки к ее решению.

Распоряжением Правительства РФ учреждена Автономная некоммерческая организация «Дирекция международных транспортных коридоров» (АНО «ДМТК»). Ее задачей как раз является формирование сети приоритетных МТК с использованием целевых моделей с заданными стоимостными и временными параметрами, прозрачными коммерческими условиями и устойчивыми грузопотоками. В основе этой работы – принятие федеральными органами исполнительной власти, институтами развития и бизнесом скоординированных управленческих решений.

**«МП»: Что сегодня предпринимается государством, в том числе Минтрансом, для развития и повышения эффективности МТК? Существуют ли дорожные карты, рассчитанные на средне- и долгосрочную перспективу? Как они исполняются?**

– Для повышения потенциала МТК, проходящих по территории России, предусмотрена разработка концепций их развития и использования на основе транспортно-экономических балансов, а также формирование целевых моделей функционирования каждого из них. Работа на ключевых международных площадках по встраиванию российских транспортных коридоров в региональную и глобальную сеть последовательно осуществляется Минтрансом России.

Прежде всего, это взаимодействие с нашими ближайшими соседями в рамках Союзного государства, Евразийского экономического союза, Содружества Независимых Государств.

Что касается ЕАЭС, то решением высшего Евразийского экономического совета утверждены и с 2016 года реализуются «Основные направления транспортной политики». Этот шаг запустил системную работу по формированию единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг. На пространстве союза также сняты имеющиеся ограничения на перевозки всеми видами транспорта до 2025 года. Все это способствует формированию транзитных и внутрирегиональных МТК, повышению интенсивности торговых связей внутри ЕАЭС.

Сейчас с партнерами по союзу мы разрабатываем очередную дорожную карту на 2021-2023 годы, в которой будет предусмотрена деятельность по



ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ЮРИЙ ЦВЕТКОВ

формированию евразийских транспортных коридоров. Дорожная карта предполагает различные меры и создание условий для технологической совместимости коридоров и маршрутов, планирования трафика, привлекательных и гибких тарифных условий, упрощенных процедур таможенного контроля, развития прямых смешанных перевозок, внедрения интеллектуальных систем, применения современных технических средств, упрощающих передачу информации, развитие придорожных сервисов.

Работа над развитием потенциала МТК идет и в контексте формирования Большого Евразийского партнерства. Эта инициатива предложена Президентом РФ Владимиром Владимировичем Путиным.

Для евразийской повестки актуальны вопросы интеграции ЕАЭС и ки-

тайских инициатив «Экономический пояс Шелкового пути» и «Один пояс – один путь». На площадке Евразийской экономической комиссии для этого сформирован перечень приоритетных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры.

На площадке СНГ вопросы развития МТК рассматриваются в рамках «Соглашения о согласованном развитии международных транспортных коридоров» от ноября 2009 года, в соответствии с которым в составе координационного совещания государств – участников СНГ действует отраслевой совет по соответствующей тематике.

Вопросы развития железнодорожной инфраструктуры МТК входят в повестку совета по железнодорожному транспорту. Большая практическая роль в развитии железнодорожного >>>



ФОТО СЕРГЕЯ СУББОТИНА, РИА НОВОСТИ



транзита на пространстве содружества принадлежит Тарифной конференции железнодорожных администраций — участниц Тарифного соглашения государств — участников СНГ. Там рассматриваются вопросы проведения согласованной политики и применения сквозных тарифных ставок при осуществлении комбинированных и мультимодальных грузоперевозок.

В рамках Шанхайской организации сотрудничества вопросы формирования региональных МТК регулярно рассматриваются на специальной рабочей группе по развитию транспортного потенциала, в части железнодорожных участков — в рамках регулярных встреч глав железнодорожных администраций. Основой практической работы организации является межправительственное соглашение о создании благоприятных условий для международных автоперевозок, предусматривающее шесть региональных маршрутов.

Ведется работа и по линии других многосторонних международных форматов. Можно привести пример Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН или организации сотрудничества железных дорог.

Кроме всего вышеперечисленного, вопросы МТК регулярно включаются в повестку взаимодействия по линии контактов в межправительственных комиссиях и подкомиссиях по транспорту, а также в рамках регулярных двусторонних консультаций по видам транспорта.

**«МП»:** *Расскажите подробнее об основных инфраструктурных проблемах МТК «Север — Юг» (NS) и «Запад — Восток» или Транссиб (TS)? Почему так давно говорится об их потенциале и так медленно идет работа?*

— Базовым фактором для наполнения грузопотоком каспийского участка МТК «Север — Юг» остается российско-иранская торговля, объемы которой за последние несколько лет снизились. По ряду причин не идут в коридор и транзитные грузы из Индии.

Для полноценного запуска перевозок через МТК требуется дальнейшее совершенствование структуры управления, унификация нормативно-правовой базы государств — участников, вовлечение крупных транспортных компаний, совершенствование инфраструктуры, модернизация российских портов Каспийского бассейна и повышение их конкурентоспособности, оптимизация условий перевозок.

Кроме того, необходимо устранить стратегические узкие места, определенные Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения, подписанным Российской Федерацией на основании постановления Правительства РФ от 24.09.1997 г. №1211 («Синяя книга»), к которым относится участок р.Волги в районе г.Городца (Нижегородской области).

Устранение инфраструктурных ограничений и обеспечение на всем протяжении Единой глубоководной

системы европейской части Российской Федерации единой глубины в 4 метра, в том числе на всем протяжении Волги, являющейся основой международного транспортного коридора «Север — Юг», позволит увеличить провозную способность флота на всем протяжении магистральных внутренних водных путей и создать стимулы для строительства современного большегрузного флота.

Для развития МТК «Север — Юг» предпринимаются комплексные меры для модернизации железнодорожной, портовой инфраструктуры и инфраструктуры внутренних водных путей, а также пунктов пропуска.

Кроме этого, необходимо формирование привлекательных тарифных условий, введение понижающих коэффициентов на железнодорожные тарифы в направлении российских портов на Каспии, ускорение и упрощение таможенных процедур. Формирование особой экономической зоны в Астраханской области — еще один элемент механизма развития этого МТК. Поможет развитию коридора и утверждение Правительством РФ соответствующего межотраслевого комплекса мер.

**«МП»:** *Что Вы можете сказать о развитии панъевропейских транспортных коридоров №1 (PE1), №2, (PE2), №9 (PE9), в которых участвует Россия? Что сделано, как функционируют, объемы перевозок, перспективы увеличения грузопотоков, готовность портовой инфраструктуры и подходов путей к*

*ним (дорожная карта развития Азово-Черноморского бассейна) и т.п.?*

— Модернизация транспортной инфраструктуры участков панъевропейских коридоров №2 и №9 осуществляется совместно с белорусской стороной в рамках плана мероприятий по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства на 2019-2020 годы. Планом в части железнодорожного, автомобильного транспорта предусмотрены меры для развития смешанных перевозок и формирования транзитных маршрутов.

Что касается железнодорожного транспорта, то идет работа по сокращению времени сообщения между Москвой и Минском, а также по модернизации инфраструктуры и развитию контейнерных перевозок. Необходимо отметить работу АО «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс», предоставляющего интегрированный сервис по транзитной перевозке контейнерных грузов на направлении Китай — Европа — Китай.

С ноября 2018 года осуществляются мультимодальные железнодорожно-морские перевозки грузов в контейнерах с использованием инфраструктуры морских портов Калининград и Балтийск. Мы говорим о работе по участку панъевропейского коридора №1. Перевозки осуществляются с использованием единого мультимодального документа — унифицированной накладной ЦИМ/СМГС.

**«МП»:** *Почему до сих пор МТК «Приморье-1» (PR-1) и «Приморье-2» (PR-2) так и не заработали в полную силу? Что необходимо сделать, чтобы эти транспортные коридоры, ориентированные на азиатское направление и развитие транзитных грузопотоков с использованием российских дальневосточных портов, стали эффективными?*

— Работа по развитию МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» как комплексных объектов включает несколько направлений. Это, прежде всего, развитие инфраструктуры: пунктов пропуска, автомобильных и железных дорог, припортовых станций, пограничных переходов, терминальных портовых мощностей. Далее, это регуляторные меры по устранению административных барьеров и оптимизации прохождения международных транзитных грузов через нашу территорию. Кроме этого, подписание межправительственного соглашения между Правительством РФ и Правительством КНР, опреде-



БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ляющего порядок и условия взаимодействия органов государственной власти этих стран.

Также реализуются институциональные меры по определению вида управляющего МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» органа, форматов его работы, принципов функционирования проектного офиса и состава участников. Значимым шагом стало утверждение концепции развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2».

В отношении МТК «Приморье-1» ОАО «РЖД» разработало отдельную нитку графика для контейнерных поездов по маршруту Гродеково — порт Восточный/Владивосток. Это позволит отправлять контейнеры с транзитными грузами с фиксированным сроком доставки. Проводится работа по увеличению пропускных и перерабатывающих способностей станции Гродеково. В рамках инвестпрограммы РЖД реализуется проект реконструкции терминально-складского комплекса станции. Также предоставлена скидка с действующего тарифа в размере 50% при перевозках груженых и порожних контейнеров в составе контейнерных поездов, 30% — одиночными отправками.

В рамках развития МТК «Приморье-2» планируется развитие инфраструктуры железнодорожного пункта пропуска Махалино (Камышовая) — Хуньчунь и наращивание объемов грузоперевозок до 8 млн тонн в год в обоих направлениях (на первом этапе до 3,8 млн тонн в год). Кроме этого, расширение номенклатуры грузопотоков, в том числе контейнерных грузов международного транзита в сообщении между северо-восточными провинциями Китая и странами АТР с использованием порта Зарубино.

После вступления в силу постановления Правительства РФ и утверждения технологической схемы РЖД была разработана технология перевозок транзитных контейнерных поездов в сообщении Хуньчунь — порт Зарубино — страны АТР и обратно, выделены специальные нитки графика движения поездов, а также разработаны соответствующие мероприятия по организации перевозок по МТК «Приморье-2».

В целях увеличения объемов перевозок и расширения номенклатуры внешнеторговых грузов через указанный погранпереход реализуются мероприятия по развитию терминально-складской инфраструктуры станции Камышовая в рамках программы «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (Восточный полигон)».

Нужно отметить, что объем перевозок грузов по данным коридорам растет. На МТК «Приморье-1» за 2019 год отмечается рост на 32,8% к уровню 2018 года, который составил 7501 ДФЭ. На МТК «Приморье-2» за 2019 год отмечается рост в 4,9 раза по сравнению с 2018 годом, который составил 3839 ДФЭ.

**«МП»:** *Несколько слов о перспективах развития Северного морского пути (СМП). Каковы на сегодня объемы перевозок по СМП, в том числе транзитные, и как планируется их увеличивать, чтобы оправдать назначение СМП как международного коридора?*

— Арктика — важнейший стратегический регион, который интересен не только арктическим государствам, >>>



СПГ-ТЕРМИНАЛ В ПОРТУ САБЕТТА

но и Евросоюзу, и странам Юго-Восточной Азии. Северный морской путь является кратчайшим морским путем между европейской частью России и Дальним Востоком.

Для обеспечения безопасности перевозок в акватории СМП сделано немало на национальном и на международном уровне. Плавание осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права. Так, в 2012 году был принят федеральный закон, закрепляющий разрешительный порядок плавания судов в акватории СМП. Утверждены правила применения тарифов на ледокольную проводку судов, определен размер платы ФГУП «Атомфлот». Кроме того, Правительством РФ в сентябре этого года утверждены новые правила плавания.

Администрацией СМП, осуществляющей свою деятельность с 2013 года, ведется работа по обеспечению безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов. Установлен простой и понятный порядок выдачи разрешений для российских и иностранных судовладельцев. Подача заявки в электронном виде и размещение разрешения на официальном сайте администрации значительно упростили процедуру получения такого разрешения. Налажено информирование судов о ледовой, навигационной и гидрометеорологической обстановке на пути следования. Создана понятная и удобная для судовладельцев система регулирования плавания в акватории СМП, которая по результатам правоприменительной практики подтвердила свою эффективность.

В соответствии с федеральным законом развитие инфраструктуры СМП и морских портов, расположенных на побережье акватории, осуществляется госкорпорацией «Росатом» в рамках

плана развития. Этот план рассчитан на период до 2035 года и утвержден распоряжением Правительства РФ.

Также в соответствии с майскими указами Президента РФ в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в рамках федерального проекта «Северный морской путь» предусмотрены меры по развитию СМП и увеличению грузопотока до 80 млн тонн. Куратором, руководителем и администратором проекта также определена госкорпорация «Росатом». Основными ответственными исполнителями мероприятий являются «Росатом», Минтранс России и заинтересованные инвесторы.

Для решения задач, сформулированных Комплексным планом, предусмотрены мероприятия по развитию портовой инфраструктуры, строительству ледокольного флота, многофункциональных аварийно-спасательных, гидрографических и лоцмейстерских судов ледового класса, навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства, строительству объектов глобальной морской системы связи, реконструкции объектов инфраструктуры базы технического флота Северного филиала ФГБУ «Морспасслужба».

Реализация соответствующего федерального проекта позволит обеспечить высокий уровень безопасности мореплавания и защиты морской среды в акватории СМП.

**«МП»:** *Ряд морских портов РФ, входящих в систему МТК, предполагает необходимое инфраструктурное развитие. Как на сегодня выглядят планы (программы) финансирования развития этих портов? Корректировался ли Комплексный план в части пересмотра портовых проектов и в каких объемах теперь ожидается рост мощностей?*

– Текущей редакцией паспорта федерального проекта «Морские порты России», одобренной проектным комитетом, предусмотрен прирост производственных мощностей морских портов к 2024 году до 1300 млн тонн (увеличение мощностей морских портов на 284 млн тонн).

В соответствии с указом Президента РФ и переформатированием Комплексного плана Минтранс подготовлен проект нового федерального проекта «Развитие морских портов» на период до 2030 года. По сути, это трансформация действующего федпроекта.

В качестве безусловных целей сохраняются обозначенные в прежней редакции стратегические направления развития. Это развитие транзитного потенциала страны, переориентация российских внешнеторговых грузов из портов сопредельных государств на российские порты, повышение экспорта углеводородного сырья и продукции АПК.

Совместно с инвесторами и ОАО «РЖД» мы провели инвентаризацию мероприятий, в итоге исключив 6 из них в связи с неготовностью инвесторов реализовывать проекты. Также уточнили сроки и параметры с учетом экономической обстановки в стране. Совокупная мощность таких мероприятий составила 24 млн тонн.

При этом федеральный проект дополнен 13 новыми мероприятиями для увеличения производственных портовых мощностей на 142 млн тонн в горизонте до 2030 года и 2 новыми мероприятиями по строительству флота.

Одним из крупнейших среди первой группы мероприятий является строительство Приморского универсально-перегрузочного комплекса (ООО «Приморский УПК»), который позволит увеличить мощность морского порта Приморск на 65 млн тонн к 2030 году.

Новым федеральным проектом «Развитие морских портов» предусмотрено 42 мероприятия по строительству и реконструкции портовой инфраструктуры и 9 мероприятий по строительству судов (16 единиц), которые позволят увеличить производственные мощности морских портов к 2024 году до 1300 млн тонн, к 2030 году – до 1500 млн тонн.

Общий объем финансирования федерального проекта на сегодня составляет 811,5 млрд рублей, из них 177 млрд рублей (21,8%) – средства федерального бюджета. ■

# ФОРМИРОВАНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

«Один пояс – один путь» – международная концепция, возникшая по инициативе Китая, которая позволила бы улучшить существующие транспортные и экономические коридоры и торговые пути, охватывающие государства Европы, Центральной Азии и Африки, и разработать совершенно новые. Концепция призвана сформировать инфраструктурные проекты, направленные на развитие международных торговых отношений. Ориентировочные сроки реализации проекта – 30 лет. Идея формирования данной концепции была озвучена более 5 лет назад. Предполагается, что китайские инвесторы, заинтересованные в продвижении этого проекта, профинансируют строительство МТК на российских участках. Исторически данная инициатива берет начало от Великого шелкового пути (система караванных торговых путей, соединяющих со II века до н.э. по XV век н.э. страны Евразии).

**К.Х.АКМАЕВ**, профессор управления научно-исследовательских работ ФГБОУ ВО «МОСКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ» (МАДИ), К.Т.Н.;

**Д.К.ИЗМАЙЛОВА**, доцент кафедры «Экономика автомобильного транспорта» МАДИ, К.Э.Н.;

**М.А.ДРЕЙЦЕН**, доцент кафедры «Экономика автомобильного транспорта» МАДИ, К.Э.Н.

**К**итайский проект «Один пояс – один путь» позволит объединить инфраструктурные объекты во многих странах в рамках экономического пояса. Центральная Азия, Россия, Белоруссия, Европа будут связаны Новым Шелковым путем. Также может быть рассмотрен вариант, который затронет африканские страны. Финансирование данного проекта имеет особо важное значение. Для этого необходимы инвестиционные инструменты, которые имеют данную специализацию.

В рамках южных сухопутных коридоров выделена железнодорожная часть маршрута через Пакистан. Северный маршрут является частью глобального проекта, который подразумевает строительство железнодорожной ветки Китай – Монголия – Россия [4]. Морские коридоры отражены названием «Морской Шелковый путь XXI века». Морской маршрут будет соединять прибрежный Китай со Средиземным морем через Сингапур, Малайзию, Индийский океан, Аравийское море и Ормузский пролив. Таким образом, географически весь проект можно разделить на 7 экономических маршрутов, один из которых морской.

## НАПРАВЛЕНИЯ И ЦЕЛИ

Развитие сухопутных маршрутов очень перспективно, исходя из активного укрепления развивающихся стран как драйверов мировой экономики, в особенности стран БРИКС. В рамках данного проекта Россия выступает в роли лидера от Евразийской зоны, а Китай, в свою очередь, выступает от всего азиатского мира.

Если брать во внимание заинтересованность Китая в развитии Евразийского региона как торгового партнера, данная инициатива действительно удовлетворяет интересы каждого государства и несет ощутимые выгоды для всех участников [2].

Соединение Европы через транспортный коридор с Западным Китаем является крупнейшим международным инфраструктурным проектом современности. Его реализация намечена к 2024 году. Он затрагивает Россию, Казахстан и Китай. В результате данного проекта произойдет значительное увеличение пропускной способности магистралей, сопровождаемое ростом объемов перевозок, грузового и пассажирского оборота, что будет способствовать более тесной хозяйственной консолидации и экономическому подъему

прилегающих территориальных образований [6].

Результатом реализации данного проекта для рассматриваемых стран будет гарантированное получение ощутимых доходов от выполнения функций транспортного моста, который соединит территории, связанные проектом. Так как на современном этапе развития между рассматриваемыми регионами основные грузопотоки связаны с товарами, у которых добавленная стоимость определяется высокими значениями, то данное обстоятельство делает автомобильные перевозки имеющими значение, как объекта тяготения. Современная автомагистраль позволит уменьшить как минимум до десяти суток время в пути и сделает перевозки более безопасными.

Актуальность морской части проекта есть обеспечение более безопасного диверсифицированного развития экономического потенциала Китая, так как на современном этапе обмен между Китаем и остальным миром проходит единственным путем через ЮжноКитайское море. Этот факт, наряду с нарастающим соперничеством с США, потенциально представляет угрозу для крупнейшей экспортной державы [1].

&gt;&gt;



Основные перспективные направления экономического пояса Нового Шелкового пути



Источник: «К Великому океану — 3». Международный дискуссионный клуб «Валдай». Июнь 2015

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ. ФОТО С САЙТА WWW.POLITINFORM.SU

Основные цели, которые ставит перед собой КНР в рамках осуществления данного проекта:

1. Развитие международного влияния на мировой арене.
2. Появление новых рынков сбыта для китайской продукции и, как следствие, увеличение прироста ВВП за счет роста торговли.

3. Эффективная отдача от инвестиций в проекты переноса производственных мощностей в другие страны за счет появления новых экспортных возможностей.

4. Повышение влияния юаня на мировую финансовую систему и усиление его роли в качестве международной резервной валюты [5].

5. Сглаживание диспропорций между внутренними китайскими регионами (сократится отставание южных и восточных регионов Китая за счет вовлечения в международный инфраструктурный проект).

6. Выход китайских железнодорожных и строительных компаний далеко за пределы своих границ, чтобы обеспечить эти отрасли работой на десятилетия вперед.

7. Получение отдачи от инвестиций в развитие инфраструктуры слаборазвитых и нестабильных стран Африки (планируется строительство железной дороги в Восточной Африке по территории Кении, Уганды, Руанды, Бурунди и Южного Судана, Нигерии).

**«ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ» В ЦИФРАХ**

По данным Министерства коммерции КНР, по проекту ожидаются следующие контрольные цифры:

- 63% населения планеты проживает в странах Пояса.
- Более 100 стран и международных организаций уже присоединились к концепции.
- 13 тыс. км — длина российского коридора.
- 15 тыс. км — длина Морского Шелкового пути.
- Более 50 млрд долларов США инвестировал Китай в экономики стран вдоль Пояса с 2013 года.

**В 20 странах китайскими предприятиями созданы:**

- 56 зон торгово-экономического сотрудничества;
- 180 тыс. рабочих мест;
- 1,1 млрд долларов США — налоговые поступления в бюджет;
- 2,95 млрд долларов США — прямые нефинансовые инвестиции китайских предприятий в экономики 43 стран - участниц стратегии.

**С 61 страной Китай подписал:**

- 952 договора на выполнение подрядных работ в стране;
- 156 новых контрактов на выполнение подрядных работ за рубежом;
- более 50 млн долларов США — договорная сумма каждого контракта;
- 34,07 млрд долларов США — общая сумма контрактов.

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ВЫГОДА И ПРОБЛЕМЫ ПРОЕКТА**

По прогнозам, в рамках проекта ожидается около 21 трлн долларов США товарооборота, что впоследствии может увеличить долю КНР в мировом ВВП до 50%. Предполагается, что Новый Шелковый путь перенаправит потоки экспорта товаров и капиталов в те регионы, которые до недавнего времени были практически не вовлечены в процессы международной торговли.

Также для некоторых стран инвестиции, выделенные китайскими государственными компаниями, являются единственной возможностью

сохранить независимость, наряду с более крупными экономическими державами [7].

*Возможные проблемы проекта:*

1. Ненадежность некоторых стран-партнеров по проекту ввиду слабо-развитой экономики и неспособности обслуживать долги может повлечь за собой проблемы в более развитых странах – участницах проекта.

2. Экономическая нестабильность в странах Ближнего Востока.

3. Политическая нестабильность стран Центральной Азии.

*Преимущества и выгоды для России в рамках проекта:*

1. Усиление позиций России в рамках трансевразийских транспортных коридоров как крупной транзитной страны, создание статуса «евразийского моста» между восточными и западными странами.

2. Усиление окупаемости вложений в транспортную инфраструктуру.

3. Активное развитие регионов азиатской части России сделает их более привлекательными и для проживания, и для размещения производственных мощностей.

4. Усиление и расширение сотрудничества с Китаем в рамках формирования долгосрочного партнерства, основанного на совместном проекте.

5. Расширение трансграничных связей с Китаем для полноценного развития регионов Сибири и Дальнего Востока (рынки сбыта и туристические потоки из Китая).

6. Заинтересованность в политической стабильности в странах Центральной Азии и Ближнего Востока, а также в активном экономическом развитии этих стран [3].

7. Формирование нового пояса инвестиционной активности, в рамках которого появится большое количество промышленных, логистических, рекреационных объектов и будут созданы новые рабочие места.

Международные транспортные коридоры должны служить не только целям организации транзитных и экспортных перевозок, но и стать основой более тесной хозяйственной консолидации и экономического развития прилегающих регионов. За счет оптимизации хозяйственных связей можно уменьшить среднюю дальность перевозок и снизить тем самым транспортные издержки. Следовательно, трансграничное экономическое взаимодействие на основе общей транспортно-коммуникационной инфраструктуры способно принести очень большой результат.

Основной сложностью проекта является оценка его стоимости и



ФОТО С САЙТА WWW.PBS.TWIMG.COM

поиск ресурсов для его реализации. Для того чтобы покрыть затраты таких масштабов, требуется совместное финансирование проекта всеми странами-участницами. Наряду с финансовыми затратами также сложность состоит в далеком горизонте реализации и расплывчатости самой инициативы. До сих пор нет четкого понимания о количестве участни-

ков проекта ввиду глобального территориального охвата. Географические рамки проекта с намеченными транспортными коридорами на данный момент имеют неофициальный характер. Также всегда присутствует вопрос экономической целесообразности, ввиду того что перевозка товаров по морю гораздо дешевле, чем по железной дороге. ■

## ЛИТЕРАТУРА

1. Измайлова Д.К. «Один пояс, один путь»: перспективы развития. Сборник научных трудов Центра РАС ООН в МАДИ №2 (приложение к научно-практическому журналу «Реальный мир: политика, экономика, человек»). – М.: Издательство «Улей». – 2018. – 60 с. С. 11-13.
2. Место России в реализации Нового Шелкового пути: [Электронный ресурс]. 2017. URL: <http://www.ablcompany.ru/news/mesto-rossii-v-realizacii-novogo-shelkovogo-puti>.
3. Измайлова Д.К., Дрейцен М.А., Кириллова В.О. Перспективы интеграции принципов цифровой экономики на транспорте // Транспортное дело России. – 2018. – №2. – С. 32-33.
4. Измайлова Д.К., Стоялова А.А. Интернационализация китайского юаня // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. №1 (7). С. 5.
5. Economy Of A Non-Waste Road Repairing And Covering Technology In Different Countries. Izmaylova D.K., Seliverstov N.D. International Journal of Advanced Studies. 2016. Т. 6. №3. С. 63-71.
6. Гоголина Е.С., Казизца Н.В., Машкин А.Л. Роль статистических показателей для анализа инновационных процессов // Транспортное дело России. – 2018. – №5. – С. 24-26.
7. Улицкая Н.М., Дрейцен М.А. Развитие организаций городского общественного транспорта в рыночных условиях // Транспортное дело России. – 2014. – №6. – С. 34-35.
8. Дрейцен М.А. Стратегическое планирование – необходимый элемент хозяйственного механизма развития в современных условиях // Транспортное дело России. – 2017. – №1. – С. 71-72.
9. Подхалюзина В.А., Дрейцен М.А. Научно-методические подходы оценки современного состояния транспорта региона // Транспортное дело России. – 2017. – №2. – С. 56-57.
10. Ухабы Шелкового пути: [Электронный ресурс]. 2016. URL: <http://konkir.ru/articles/uhaby-shelkovogo-puti>

# НОВОСТИ С ЛЕНТЫ

## WWW.MORVESTI.RU



### ГЛАВА ОАО «РЖД» ПОПРОСИЛ УРЕГУЛИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ



Гендиректор ОАО «РЖД» Олег Белозеров попросил вице-преьера Юрия Борисова поручить Минэнерго скорректировать перевозки угля на Восточном полигоне, чтобы туда в первую очередь попадали грузы из Восточной Сибири и с Дальнего Востока, а не из Кузбасса, пишет

«Коммерсант» со ссылкой на соответствующее письмо.

«На протяжении 2019 и 2020 годов ОАО «РЖД» неоднократно докладывало, что угольные компании не укладываются в параметры, сформированные при разработке I этапа расширения Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей», – цитирует издание.

Изначально предполагалось, что вывоз угля из Кузбасса на Восточный полигон к 2020 году составит только 39 млн тонн, а фактически он достигнет 55 млн тонн. Перевозки же с месторождений Восточной Сибири и Дальнего Востока составят только 33 млн тонн вместо 65 млн тонн. В результате из-за дисбаланса грузопотоков РЖД потеряют около 7,3 млрд рублей доходов, указал О.Белозеров.

Он попросил Ю.Борисова поручить Минэнерго «провести работу с угольными компаниями по восстановлению баланса грузопотоков между

добывающими регионами Западной Сибири и востока страны», что позволит вовремя выполнять I этап развития Восточного полигона как по объемам, так и по структуре перевозок и поможет РЖД сохранить финансовую устойчивость. Борисов передал письмо Минэнерго, попросив проработать вопрос и доложить о результатах, пишет газета.

Изначально грузовая база была сформирована без полного учета рисков и оценки степени готовности проектов к реализации, отмечает источник издания в отрасли. Теперь же угольщики уже готовы выдавать грузы, но РЖД их не принимают. Выход на БАМ из Якутии для Эльги и Нерюнгри, говорит собеседник «Коммерсанта», ограничен и даже не включен в проект Восточного полигона, как не полностью включено и развитие восточной части Байкало-Амурской магистрали. Это вкпе с постоянными «ремонтными окнами» и составляет те потери, о которых говорит монополия.



### ЧИНОВНИКИ НАЦЕЛИЛИ РЖД НА «ПЛОСКИЙ» РОСТ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ

Правительство РФ сориентировало ОАО «Российские железные дороги» на недифференцированную индексацию тарифа на грузовые перевозки на 3,7% (по принципу «инфляция минус») и продление надбавки в 1,5%, пишет «Коммерсант» со ссылкой на свои источники.

Надбавка была введена для покрытия изменения налоговой нагрузки и принесла РЖД 18 млрд рублей в 2018 году и 21 млрд рублей в 2019 году. Однако действие надбавки истекает в конце 2021 года.

По информации газеты, РЖД просили продлить и увеличить надбавку: по расчетам компании, уже в 2021 году поступления окажутся меньше фактического дополнительного налогового бремени на 18,3 млрд рублей. РЖД предлагали поднять надбавку до 2,7-3,45% в 2021-2025 годах, что принесло бы за это время около 142 млрд рублей дополнительных средств для компенсации роста налоговых платежей, в том числе акцизов и ставки налога на имущество по объектам железнодорожной инфраструктуры (с 2021 года должна увеличиться с 1,6% до 2,2%).

Ранее РЖД для балансировки инвестиционной программы (на фоне падения погрузки)



также предлагали ряд тарифных мер, в том числе дифференциацию грузовых тарифов с увеличением на 15,8% тарифа на порожний пробег, добавляет издание. Но это сильно ударило бы по вагонным операторам, поэтому первый вице-премьер Андрей Белоусов отправил предложения монополии на доработку, и последующее продолжение совещания ничего не изменило.

По словам собеседников «Коммерсанта», 29 октября «на молниеносном совещании» (20 минут) у чиновника компанию «отправили дорабатывать варианты соотношения инвестиционной программы с возможностями индексации тарифа». Заседание же правительственной Комиссии по транспорту, которая должна была рассматривать этот вопрос, сдвинули с 30 октября на ноябрь, уточняет издание.

## ВЛАДИМИР ПУТИН ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ПОДНЯТИИ ФЛАГА НА ЛЕДОКОЛЕ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН»



Президент РФ Владимир Путин принял участие в торжественной церемонии поднятия государственного флага на самом мощном в мире дизель-электрическом ледоколе «Виктор Черномырдин». Мероприятие прошло на территории Пассажирского порта Санкт-Петербург «Морской фасад».

«Мы двигаемся вперед, не откладывая на потом. И сегодня поднимаем государственный флаг на самом крупном дизельном ледоколе в мире. Он назван в честь замечательного человека – Виктор Степанович <...> был действительно руководителем, политиком, государственным деятелем, он был «трудоголиком». Этот ледокол создан отечественными корабельщиками, хочу поблагодарить их за работу», – сказал президент. В.Путин также отметил, что Россия обладает «уникальным ледовым флотом», занимает лидирующие позиции в освоении и изучении арктических территорий, и это первенство необходимо постоянно подтверждать: наращивать позиции, обновлять и укреплять флот, внедрять передовые технологии.

Капитан судна провел экскурсию для российского лидера, рассказав об устройстве ледокола, автоматизированной системе управления, пункте контроля взлетно-посадочных площадок.



«Это поистине уникальное судно. Оно может выполнять функции спасательного судна – имеется лифт для поднятия со льда, пожарного – оборудовано лафетами, исследовательского – есть помещения для лабораторий», – рассказал министр транспорта Евгений Дитрих, добавив, что ледокол будет использоваться в весенне-летний период на Севморпути, а осенью и зимой в Финском заливе.



Первый заместитель гендиректора «Совкомфлота» Евгений Амбросов назначен директором по морским операциям, судоходству и логистике

## ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ «СОВКОМФЛОТА» ЕВГЕНИЙ АМБРОСОВ ПЕРЕШЕЛ В «НОВАТЭК»



«НОВАТЭКа», сообщила газовая компания. Е.Амбросов также стал заместителем председателя правления «НОВАТЭКа», сменив в нем Александра Фридмана, чьи полномочия были досрочно прекращены, сообщил «Коммерсант».

Евгений Николаевич Амбросов родился в 1957 году во Владивостоке. До прихода в «Совкомфлот» в 2009 году он в течение 30 лет работал на разных должностях, в том числе руководящих, в Дальневосточном морском пароходстве, головной компании транспортной группы FESCO.

Это не первый признак усиления, в том числе кадрового, сотрудничества между «НОВАТЭКом» и «Совкомфлотом». В марте глава «Совкомфлота» Сергей Франк, сейчас возглавляющий совет директоров компании, стал советником основного владельца «НОВАТЭКа» Леонида Михельсона. В этой должности он курирует вопросы развития флота, в том числе совместное предприятие «Совкомфлота» и «НОВАТЭКа» «СМАРТ» по управлению 15 ледовыми газовозами для проектов на Ямале и Гыдане.

## ОТВЕТСТВЕННОЙ ЗА РОСТ ГРУЗОПОТОКА НА СЕВМОРПУТИ СДЕЛАЛИ «РОСНЕФТЬ»



Правительство РФ решило не корректировать паспорт Федерального проекта «Северный морской путь» и сохранить целевой показатель в 80 млн тонн грузопотока к 2024 году, следует из итогов совещания, состоявшегося 21 октября в Мурманске под председательством премьер-министра Михаила Мишустина. Именно такой уровень был обозначен в одном из майских указов Владимира Путина в 2018 году.

Выполнение плана в большей степени будет зависеть от СПГ-проектов «НОВАТЭКа», который собирается нарастить грузопоток с 21,4 млн тонн в 2020-м до 35,5 млн тонн к 2024 году. Это меньше 46 млн тонн, которые компания обещала в 2019 году, поскольку сроки ввода нового проекта «Обский СПГ» из-за ситуации на рынке были сдвинуты на два года. Кроме того, из изначальных планов полностью выпал проект

«Востокуголь» Дмитрия Босова, который должен был дать в 2024 году 19 млн тонн грузов, но заглох после гибели бизнесмена в мае.

В результате в сентябре «Росатом», по сообщениям СМИ, предлагал снизить план по загрузке Севморпути к 2024 году до 60 млн тонн. «Росатом» исходил из того, что проект «Восток ойл» – совместное начинание «Роснефти» и «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатов по добыче нефти на Таймыре – в 2024 году даст грузопоток в 9,25 млн тонн, а в 2025 году – 25 млн тонн. Из этого объема 5 млн тонн будет приходиться на таймырскую нефть Пайяжского месторождения, а остальное – на нефть Ванкорского кластера «Роснефти», которая будет поставлена на Таймыр по будущему нефтепроводу длиной 600 км.

Однако правительство в итоге решило целевой показатель не менять, а «дыру» закрыть



проектом «Восток ойл». Как заявил 21 октября глава Минвостокразвития Александр Козлов, проект даст 30 млн тонн грузопотока уже в 2024 году. В «Роснефти» подтвердили, что добыча «Восток оила» к 2024 году составит 30 млн тонн. Еще в мае нефтяная компания оценивала этот показатель в 25 млн тонн.

# СКП ТАГАНРОГ: ПОЛНЫЙ ФУНКЦИОНАЛ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ СУДОВ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ В СЛУЖБЕ КАПИТАНА ПОРТА ТАГАНРОГ (СКП ТАГАНРОГ) ОТРАБОТАНЫ ДО АВТОМАТИЗМА. И ДАЖЕ ОТПРАВКА БОЛЕЕ 50% СПЕЦИАЛИСТОВ «НА УДАЛЕНКУ» ВСЛЕДСТВИЕ ЭПИДЕМИИ КОРОНАВИРУСА НЕ ПОВЛИЯЛА НА КАЧЕСТВО ИСПОЛНЕНИЯ СЛУЖБОЙ СВОИХ ОСНОВНЫХ ФУНКЦИЙ. ПОДРОБНЕЙ О РАБОТЕ СЛУЖБЫ – В ИНТЕРВЬЮ КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА ТАГАНРОГ ФГБУ «АМП АЗОВСКОГО МОРЯ» ВАСИЛИЯ ЯРАНЦЕВА.

**«МП»:** *Василий Викторович, чем является морской порт Таганрог для города, региона, Азовского бассейна? Сколько и какие основные операторы морских терминалов работают в порту, есть ли среди них градообразующие предприятия?*

– Таганрог — старейший морской порт на Азовском море, созданный по указу Петра I в 1698 году. Конечно, в сравнении с такими предприятиями-гигантами, как металлургический завод «Красный котельщик», порт даже с несколькими операторами морских терминалов не самое большое хозяйство. Но без него трудно представить Таганрог, так как именно с него начался город.

Так как порт находится в центре исторической части города, возмож-

ности по строительству новых причалов крайне ограничены, и дальнейшие перспективы развития нужно искать в привлечении высокотарифных грузов и модернизации технологий перевалки.

В порту стабильно работают четыре оператора морских терминалов: АО «Таганрогский морской торговый порт», ООО «ТСРЗ», ООО «Курганнефтепродукт» и ЗАО «Приазовье». Суммарный грузооборот порта составляет в среднем 3 млн тонн в год. Так, в 2017 году в порту переработано 3,06 млн тонн грузов, в 2018-м – 3,02 млн тонн, в 2019-м – 2,83 млн тонн.

**«МП»:** *Каковы показатели порта за I полугодие текущего года? Насколько они изменились под влиянием экономи-*

*ческого кризиса, вызванного пандемией коронавируса? Как кризис повлиял на основные грузопотоки порта, на развитие его инфраструктуры?*

– За первое полугодие текущего года перегружено 1,18 млн тонн. Основную долю в номенклатуре грузов занимают зерновые культуры, нефтепродукты, уголь, черные металлы, оборудование. Остальные грузы перерабатываются в незначительных количествах.

В этом году значительный спад наблюдался в мае и июне. Основной причиной было не влияние пандемии, а временный запрет на экспорт зерна, действовавший до 1 июля.

После этой даты ситуация значительно улучшилась и показатели работы порта полностью восстановились и даже превысили средние значения. Поэтому мы ожидаем, что по итогам года цифры будут сопоставимы с прошлогодними.

Как я уже сказал, крупные инфраструктурные проекты в порту не осуществляются. Из текущих задач предстоит реконструкция северного мола и строительство на его основе двух причалов. Данный проект находится на стадии согласования проектной документации, строительные работы пока не начинались.

**«МП»:** *Как организована работа специалистов филиала АМП в условиях эпидемиологической ситуации? Какие существуют ограничения, особые требования, в чем главные сложности?*

– Работа специалистов Таганрогского филиала в условиях продолжающей-



ПОРТ ТАГАНРОГ. ФОТО С САЙТА WWW.ROSMORPORT.RU

ся пандемии организована так, чтобы максимально снизить риски как для персонала, так и для посетителей. Максимальное количество сотрудников, специфика работы которых позволяет эффективно выполнять свои обязанности из дома, переведено на дистанционный режим работы.

Прием посетителей по вопросам дипломатирования, оформления удостоверений личности моряка, регистрации судов осуществляется только по предварительной записи.

На основе рекомендаций Роспотребнадзора локальными актами регламентированы санитарные требования, направленные на соблюдение масочного режима, максимального дистанцирования, дезинфекции помещений. Сотрудники обеспечены масками, защитными экранами, перчатками, дезинфицирующими средствами.

**«МП»:** *Расскажите о работе инспекции ГПК. Каковы показатели ее работы по сравнению с прошлым годом? Изменились ли требования, предъявляемые ИГПК при проверке судов? Каковы в этих условиях взаимоотношения с судовладельцами, экипажами?*

— Работа инспекторов государственного портового контроля, по сути, не изменилась и направлена на обеспечение выполнения судами конвенционных требований.

Многие правительства в условиях пандемии смягчили для судов под своими флагами требования в части сроков действия судовых документов, а также квалификационных документов экипажа. Данные меры носят экстренный характер, и их сроки четко оговорены. Российская Федерация также предприняла аналогичные шаги.

В первом полугодии 2020 года ИГПК филиала проведено 26 инспекций российских и иностранных судов. За аналогичный период 2019 года проведено 33 инспекции, отказано в выдаче разрешения на выход из порта 4 судам.

**«МП»:** *Существуют ли на сегодня какие-то сложности в вопросах судосходства, очередности прохода судов по подходным каналам, постановки судов на якорные стоянки, к причалам порта и т.п.?*

— На Таганрогском подходном канале ежегодно проводятся дноуглубительные работы для поддержания его проектной глубины 5 метров.

На сегодняшний день никаких ограничений и сложностей в вопросах обеспечения безопасности мореплавания в порту нет. Функционирует Система управления движением судов, введена в строй станция НАВТЕКС.



**«МП»:** *Какие проблемы сегодня существуют в сфере регулирования плавания в морском порту маломерных и спортивных судов, парусных яхт? Какое количество таких плавсредств регулярно выходит в море в летний сезон? Как решаются вопросы регулирования их плавания, каковы Ваши пожелания?*

— В акваторию порта, где находятся грузовые причалы, маломерные суда не заходят. Яхтклуб располагается недалеко от порта.

Также есть участок акватории в отдельной бухте, где базируются катера пограничной службы и таможни. В этой же бухте располагается и стоянка маломерных судов.

Оформление разрешений на плавание производится согласно «Общим правилам плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним».

**«МП»:** *Насколько развита рыбная отрасль в Таганроге, есть ли крупные рыбооловецкие компании и сколькоими судами они владеют? Какое количество рыбацких судов приходится регулярно оформлять, сколько их зарегистрировано в порту? Какими особыми нормативами регулируется их плавание в акватории порта и на подходах?*

— К сожалению, рыбная отрасль в Таганроге не пережила трудностей 90-х

годов и как таковая перестала существовать. Разрушен рыбзавод, давно не существует «Азовхолодрыбфлот», владевший в советское время большой рыболовецкой флотилией.

Рыболовство в прибрежной зоне осуществляется с использованием маломерных судов. В силу того, что это коммерческая деятельность, мы такие суда регистрируем в установленном порядке. Сейчас в реестре числятся 348 таких судов.

**«МП»:** *Какие актуальные вопросы сегодня стоят перед Таганрогским филиалом АМП, как их необходимо решать, какая поддержка требуется от федерального центра? О какой проблеме Вы хотели бы еще рассказать?*

— Сейчас наиболее актуальной является реализация постановления Правительства РФ от 10.10.2020 г. №1651, регламентирующего вопросы транспортной безопасности объектов инфраструктуры морского и речного транспорта, в том числе акваторий морских портов.

В сжатые сроки нам необходимо будет выполнить требования данного документа по проведению оценки уязвимости акватории порта, разработать и утвердить план обеспечения транспортной безопасности, оснащения техническими средствами. ■

# НОВАЯ ЭПОХА МОРСКОЙ ПЕРЕПРАВЫ ВАНИНО – ХОЛМСК ПРИБЛИЖАЕТСЯ



МОРСКОЙ ПОРТ ХОЛМСК – ОДИН ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПУНКТОВ В РОССИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ. МОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ГРУЗО-ПАССАЖИРСКАЯ ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА, СОЕДИНЯЮЩАЯ РАСПОЛОЖЕННЫЕ В 137 МИЛЯХ ДРУГ ОТ ДРУГА ПОРТЫ ВАНИНО И ХОЛМСК, – САМЫЙ УДОБНЫЙ МАРШРУТ МЕЖДУ ОСТРОВОМ И МАТЕРИКОМ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ НА ОСТРОВ, СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ. ИМЕННО ПОЭТОМУ МОДЕРНИЗАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ГЛАВНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ АРТЕРИИ РЕГИОНА БЫЛА ПРИЗНАНА ВАЖНОЙ ЗАДАЧЕЙ В РАЗВИТИИ ВСЕГО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА.

**ВАЛЕРИЙ ЛИДЕРС**, КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА ХОЛМСК ФГБУ «АМП САХАЛИНА, КУРИЛ И КАМЧАТКИ»

## ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ПЕРЕПРАВЫ

Сахалинская область – единственный регион Российской Федерации, целиком расположенный на островах. Поэтому обеспечение транспортной доступности всегда было актуальным вопросом для государства. Судьбоносное событие в жизни Сахалина случилось 3 сентября 1964 года, когда на уровне высшего руководства страны было принято постановление о строи-

тельстве морской железнодорожной переправы Ванино – Холмск. В ее постройке и организации сообщения приняли участие более 70 предприятий из 9 республик СССР.

В 1973 году паромную переправу открыл министр морского флота СССР Тимофей Борисович Гуженко, имя которого сегодня носит мореходное училище в г.Холмске. Первый дизель-электроход проекта 1809 «Сахалин-1» под командованием капитана Василия

Степановича Былкова начал работу в Татарском проливе.

Паромное сообщение полностью оправдало надежды сахалинцев: сроки доставки грузов сократились в три раза, в несколько раз увеличился поток пассажиров и туристов, кроме того, высвободилось 17 транспортных судов, работавших на линии раньше.

Основным элементом переправы стал паромный флот, построенный на судостроительном заводе «Янтарь» по



НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЫ В ПОРТУ ХОЛМСК.  
ФОТО С САЙТА WWW.REGION65.COM



МИТИНГ В ХОЛМСКЕ 28 ИЮНЯ 1973 ГОДА.  
ФОТО С САЙТА WWW.REGION65.COM

чертежам Горьковского ЦКБ «Вымпел». В течение двух десятков лет со стапелей завода сошли 10 железнодорожных судов-паромов серии «Сахалин».

Для того времени это было, пожалуй, самое современное и мощное транспортное средство для перевозки морем всех видов железнодорожного подвижного состава, колесной и гусеничной техники, а также пассажиров. Конструктивные особенности паромов учитывали своеобразие географических условий и гидрологического режима дальневосточных морей.

Судно представляет собой морской закрытый железнодорожный паром-ледокол, рассчитанный на 26 железнодорожных вагонов весом 77 тонн каждый. Дизель-электрическая двухвальная энергетическая установка обеспечивает судну скорость до 18 узлов и возможность работы в сплошном льду толщиной до 1 метра. Сегодня три парома серии «Сахалин» продолжают работу на линии.

### КАПИТАН ПАРОМА – ОСОБАЯ КАТЕГОРИЯ

Может показаться, что нет ничего проще, чем ходить в Татарском проливе одним и тем же маршрутом. Глубокое заблуждение! Штормовые условия, волнение и ветра, туманы и снежные заряды, сложные ледовые условия – это неполный перечень препятствий, преодолеваемых за достаточно непродолжительный переход. Не каждое судно в многосуточных рейсах встретит подобное.

Капитаны паромов не только справляются с этими задачами, но еще по пути нередко вызволяют суда, попавшие в ледовый плен. Работа капитана парома, ходящего на линии Ванино – Холмск, отличается повышенной напряженностью и интенсивностью. Недаром при заходе судна в порт и выполнении швартовых операций



объявляется аврал – нужно учитывать множество факторов, влияющих на судно. Капитан этого парома считается особой категорией морских профессионалов. Помимо квалификации и личных качеств в его становлении важна преемственность, передача многолетнего опыта.

Наставником, подготовившим целую плеяду капитанов, успешно работавших на линии Ванино – Холмск, стал Ринат Хакимович Гиниятуллин. Его вклад в развитие паромного сообщения между Сахалином и материком заслуживает особой благодарности. Стоит отметить, что два руководителя АМП Сахалина, Курил и Камчатки – Евгений Валерьевич Чебаков и Владимир Анатольевич Шутько – получили на судах серии «Сахалин» бесценный опыт капитанской работы.

### СУРОВЫЕ БУДНИ ПЕРЕПРАВЫ

Расположение порта Холмск, защищенного от морских волнений, гидрометеорологические условия Татарского пролива, вызываемые прохождением глубоких циклонов, ледовые условия в районе порта Ванино, затрудняющие заход судов, – все это оказывает существенное влияние на работу морской паромной переправы Ванино – Холмск.

Так, в период с ноября 2019 года по октябрь 2020-го ввиду неблагоприятных погодных условий в Татарском проливе переправа была закрыта в целом 22 дня. В остальное время, несмотря на сложные условия, три парома типа «Сахалин», работающие на линии под управлением ОАО «Сахалинское морское пароходство», осуществляли доставку грузов в штатном режиме. >>



ПЕРВЫЙ ЗАХОД ПАРОМА В ПОРТ ХОЛМСК.  
ФОТО С САЙТА WWW.REGION65.COM



ЭКИПАЖ ПАРОМА «САХАЛИН-1».  
ФОТО С САЙТА WWW.REGION65.COM



ПАРОМ «АЛЕКСАНДР ДЕЕВ» ПЕРЕД БУКСИРОВКОЙ ВО ВЛАДИВОСТОК

Основным грузом на линии с начала ее эксплуатации и до настоящего времени остаются железнодорожные вагоны с грузами различной номенклатуры. В конце 2019 года после реконструкции автомобильной дороги Лидога – Ванино значительно увеличилось количество груза, перевозимого автотранспортом.

За 9 месяцев 2020 года на паромной переправе перевезено 12188 ж/д вагонов, 8927 единиц грузового и 2263 единицы легкового автотранспорта, что составило 857 тыс. тонн общего веса груза. Объемы и номенклатура перевозимых грузов соответствуют максимальной технической возможности паромного флота и инфраструктуры морского порта. Также за 9 месяцев было перевезено 16782 пассажира.

## РЕМОНТ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЕРЕПРАВЫ

Перспективы развития морского порта Холмск связаны с дальнейшим строительством и развитием объектов портовой инфраструктуры. В период с ноября 2019 года по начало февраля 2020 года Сахалинским филиалом ФГУП «Росморпорт» выполнены дноуглубительные работы в Южной гавани морского порта Холмск для приведения глубин к паспортным проектным значениям в режиме функционирующего порта, в непростых условиях осенне-зимнего периода.

Это потребовало от капитана порта предусмотреть и согласовать все аспекты обеспечения безопасности мореплавания: от мест проведения работ и согласования суточного графика расстановки и движения судов, учитывающих движение судов в порту и погодные условия, до заблаговременного предупреждения и укрытия дноуглубительного каравана на время штормовой погоды.

На сегодня произведен текущий ремонт подъемно-переходного моста (береговое пролетное строение длиной 27 метров, морское пролетное строение длиной 33 метра), первая очередь пускового комплекса, причал №4. Ремонт проводился между подходами паромов и не препятствовал производственному циклу.

Для увеличения объемов перевалки грузов и пассажирской пропускной способности в морском порту запланирована реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения Ванино – Холмск. Между ФГУП «Росморпорт» и АО «ДНИИМФ» заключен договор от 27.04.2020 г. №0141/03/2020 на выполнение работ по корректировке проектной документации по объекту «Реконструкции входных молв морского порта Холмск», срок завершения работ – 18 октября 2021 года. В рамках договора с 28 июля по 5 августа проводились инженерно-геологические изыскания.

Также между ФГУП «Росморпорт» и ФГБУ «Морспасслужба» заключен государственный контракт от 11.09.2020 г. №313/ОПЭД-20 на разработку рабочей документации и выполнение работ по объекту «Пусковой комплекс вторая очередь причала №1». По контракту начало работ намечено на 11.09.2020 г., окончание – на 15.12.2022 г. В настоящее время завершены работы и запущен в эксплуатацию комплекс НАВТЕКС.

## В ОЖИДАНИИ НОВЫХ ПАРОМОВ

Современные экономические условия, изменения грузовой базы и ее перераспределение в способах доставки, устаревший флот (самому молодому парому типа «Сахалин» 28

лет) потребовали оперативного реагирования всех участников морского процесса.

По техническому заданию Росморречфлота «Морским инженерным бюро» был создан проект CNF11 автомобильно-железнодорожного парома нового поколения для линии Ванино – Холмск, который будет обеспечивать перевозку железнодорожных составов российского стандарта с шириной колеи 1520 мм, всех видов автомобилей, включая грузовые авто-составы, различной колесной техники и контейнеров. Судно рассчитано на перевозку 150 пассажиров.

По сравнению с действующими паромами типа «Сахалин» новое судно имеет повышенные грузовые свойства (вмещает в 2,6 раза больше грузовых автомобилей), не имеет ограничений по погоде и может работать в тяжелых ледовых условиях (во льду толщиной 80 см со скоростью около 6-8 узлов, толщиной 1 метр – со скоростью около 3 узлов), в состоянии выполнять самостоятельные швартовки без буксирного обеспечения, длительное движение задним ходом и т.д.

На линию будет поставлено два таких судна. Заказчик – ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». Строительством занимается Амурский судостроительный завод в Комсомольске-на-Амуре. Суда названы «Александр Деев» (в честь бывшего директора завода) и «Василий Ощепков» (в честь уроженца Сахалина, легендарного разведчика, родоначальника советского дзюдо и одного из основоположников борьбы самбо). Готовность судов составляет около 60%: на сегодня сформированы корпуса с надстройками, установлены главные двигатели, валопроводы.

26 сентября начата буксировка «Александра Деева» во Владивосток для достройки и насыщения оборудованием, а «Василия Ощепкова» планируется отбуксировать туда же для достройки в следующем году. Окончание строительства и ввод в эксплуатацию первого судна планируются осенью 2022 года.

Времена меняются, но неизменной остается востребованность и надежность морской магистрали Ванино – Холмск. Сегодня, как и 47 лет назад, звучащий при отходе паромов марш «Прощание Славянки» по-прежнему согревает сердца сахалинцев, а пассажиров паромов напутствует на безопасное и увлекательное путешествие, которое в скором будущем будет осуществляться на судах нового поколения. ■

# РАСШИРЯЕМ ГОРИЗОНТЫ

НАША КОМПАНИЯ ИЗВЕСТНА ЕЩЕ С СОВЕТСКИХ ВРЕМЕН, КОГДА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКАЯ ОТРАСЛЬ В НАШЕЙ СТРАНЕ ТОЛЬКО ЗАРОЖДАЛАСЬ. ЕЩЕ В 1935 ГОДУ В ЛЕНИНГРАДЕ ПО АДРЕСУ МЕЖЕВОЙ КАНАЛ, Д. 5, ЧТО НА ТЕРРИТОРИИ МОРСКОГО ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, БЫЛА ОРГАНИЗОВАНА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКАЯ КОНТОРА ПО ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ НАРКОМАТА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ СССР «ЛЕНВНЕШТРАНС». НА ЕЕ ОСНОВЕ В 1992 ГОДУ БЫЛА ОБРАЗОВАНА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКАЯ КОМПАНИЯ «ПЕТЕРБУРГ-ВНЕШТРАНС». СЕГОДНЯ ЭТО ГРУППА КОМПАНИЙ VTN.

**Н**а сегодняшний день группа компаний VTN является крупнейшей, динамично развивающейся российской транспортно-логистической компанией, 4PL-провайдером логистических услуг.

Компания оказывает услуги складской логистики, таможенного оформления, услуги авиаперевозок, автоперевозок, железнодорожных и морских перевозок всех видов грузов, включая опасные с 1-го по 9-й класс, а также негабаритные и тяжеловесные грузы, в любую точку мира и в любые отдаленные и труднодоступные регионы России, такие как ХМАО, ЯНАО, регионы Восточной и Западной Сибири.

VTN является официальным таможенным представителем (брокером), имеет лицензию на хранение и погрузо-разгрузочные работы с опасными грузами, в том числе и 1-го класса опасности.

Текущий год компания посвятила развитию труднодоступных и отдаленных районов России, в том числе Сибирского и Дальневосточного региона.

На постоянной основе группа VTN осуществляет авиаперевозки грузов в Салехард, Сабетту, Благовещенск, Южно-Сахалинск, в аэропорты Якутии и иных регионов, доставляет на месторождения тяжеловесные и негабаритные грузы, такие как спецтехника, буровые установки, другое оборудование и т.д.

В настоящее время VTN продолжает плодотворное сотрудничество по проекту реконструкции порта Ванино в бухте Мучке, а именно выполнение дноуглубительных работ в акватории порта Ванино и рефулирование грунта на береговую карту намыва в рамках реализации проекта «Строительство и реконструкция объектов инфраструктуры порта Ванино. Строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, в бухте Мучке, Хабаровский край. Этап 2».

В конце сентября – начале октября в район проведения строительных работ компанией были доставлены (во временный ввоз до конца года) два специализированных судна – буксир Blackbird и самоотвозный трюмный землесосный снаряд НАМ-318.

«Система VTN складывается из множества составных частей, каждая из которых имеет свою логистическую направленность в качестве организатора транспортного процесса: морской транспорт – авиационный – автодорожный – железнодорожный – портовое экспедирование – терминальная логистика – таможенное оформление, – рассказал Павел Гулякин, генеральный директор АО «Агентство ВТН», входящего в группу VTN. – Такая структура позволяет успешно применять принцип «оперативной группы», чтобы комбинировать услуги для наиболее точного соответствия требованиям наших клиентов. Мы стремимся, чтобы они находили VTN удобным, дружественным и гибким партнером. С этой же целью мы постоянно расширяем спектр наших услуг». ■



**АО «Агентство ВТН»**

198095, г. Санкт-Петербург,

ул. Маршала Говорова, д. 49, лит. А, офис 407,

тел.: +7 (812) 679-87-70,

e-mail: secretary@vneshttrans.com



# ПРИОРИТЕТ «РОСМОРПОРТА» — МАКСИМАЛЬНОЕ ДОСТИЖЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

О ПЕРСПЕКТИВАХ РАСШИРЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ И РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (КПМИ), ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ COVID-19 И ПЛАНАХ ПО АКЦИОНИРОВАНИЮ, О ВЫПОЛНЕНИИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО РАЗВИТИЮ ПОРТОВ НА ФОНЕ СОКРАЩЕНИЯ ПОРТОВЫХ СБОРОВ В ИНТЕРВЬЮ ЖУРНАЛУ «МОРСКИЕ ПОРТЫ» РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФГУП «РОСМОРПОРТ» АНДРЕЙ ЛАВРИЦЕВ.



**РОСМОРПОРТ**

БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ — НАША РАБОТА

## МОРСКИЕ ПОРТЫ: РАЗВИТИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

**«МП»:** Андрей Васильевич, как в общих цифрах выглядит инвестиционная программа ФГУП «Росморпорт» на 2020 год? Каковы основные статьи расходов?

— Объем инвестиций предприятия по итогам 2020 года составит порядка

13,6 млрд рублей, из них 4,4 млрд рублей за счет средств федерального бюджета.

Основными статьями расходов традиционно являются строительство и реконструкция гидротехнических сооружений, а также объектов систем обеспечения безопасности мореплавания (СОБМ). При этом начиная с текущего года более половины инвестиционного бюджета направляется на обновление флота.

**«МП»:** Отразились ли последствия пандемии COVID-19 на реализации инфраструктурных проектов?

— Пандемия COVID-19 затронула все сферы жизни и экономики. Разумеется, она сказалась и на реализации инфраструктурных проектов. По некоторым мероприятиям, предусмотренным инвестиционной програм-

мой ФГУП «Росморпорт», произошло «удлинение» сроков.

В ряде случаев на фоне ограничительных мер, введенных из-за угрозы распространения новой коронавирусной инфекции, генподрядчики не могли привлечь на объекты строительства необходимое количество специалистов, в том числе иностранных граждан.

В связи с этим сдвинуты вправо сроки по таким мероприятиям, как реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Певек, консервация объектов гидротехнических сооружений терминала в г.Пионерском, строительство паромов для линии Усть-Луга — Балтийск, рассматривается вопрос о продлении сроков строительства комплекса береговых и морских сооружений морского порта Геленджик.

Мы со стороны заказчика работ прикладываем все усилия, чтобы не допустить срыва сроков проектов, проводим тщательный мониторинг и вводим строительный контроль.

Падение грузооборота портов и снижение судооборота, которое мы наблюдали на протяжении нескольких месяцев, существенно повлияли на доходную базу предприятия. Чтобы своевременно реализовать проекты по модернизации портовой инфраструктуры, в том числе включенные в инвестиционную программу предприятия и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ), предприятие в этом году расширило свою программу заимствований.

Напомним: «Росморпорт» в октябре провел успешное дебютное размещение облигационного займа на 4 млрд рублей в рамках программы облигаций



«ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» — САМЫЙ БОЛЬШОЙ И МОЩНЫЙ В МИРЕ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ЛЕДОКОЛ «РОСМОРПОРТА»

на 25 млрд рублей. Средства пойдут на финансирование инвестпрограммы предприятия.

**«МП»:** *Какой будет инвестиционная программа предприятия на 2021 год и в последующие годы, исходя из принимаемого трехлетнего бюджета РФ? Бюджетные нормативы, заложенные на транспортные проекты, как-то отразятся на деятельности предприятия?*

— Учитывая высокую приоритетность достижения национальных целей, определенных майским указом Президента России, инвестиционная программа предприятия на следующий трехлетний цикл максимально сфокусирована на достижении целей КПМИ, в том числе в части объектов, реализуемых с привлечением средств федерального бюджета.

Объем финансирования инвестиционных проектов за счет собственных средств предприятия в 2021 году запланирован на уровне более 11 млрд рублей. Это самый высокий показатель за всю историю «Росморпорта».

Ежегодный объем инвестиций на развитие портовой инфраструктуры и флота за счет средств федерального бюджета в 2021-2023 годах составит 18,9, 21,7 и 14,7 млрд рублей соответственно.

**«МП»:** *Связано ли увеличение инвестпрограммы на следующий год, например, с повышением арендной платы за федеральное имущество в портах (причалы, терминалы), повышением портовых сборов, тарифов на услуги предприятия?*

— Увеличение показателя не связано ни с повышением арендной платы за федеральное имущество в портах, ни ставок портовых сборов. Так, пересмотр ставки аренды осуществляется предприятием ежегодно в рамках заключенных договоров на величину индекса потребительских цен. Ставки же портовых сборов и вовсе не индексировались с 2016 года, а для каботажного плавания — с 2014 года — и это при том, что только накопленная за прошедший период инфляция суммарно превысила 18%. Уровень индексации ставок портовых сборов, заложенный в бюджете предприятия на плановый период по регулируемым видам деятельности, предусмотрен ниже уровня инфляции — в среднем на 3%.

Для сравнения: с 2008 года тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом выросли вдвое, в то время как ставки портовых сборов увеличились всего на 17%. Стоит отметить, что тарифы стивидорных компаний и прочих хозяйствующих субъ-



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФГУП «РОСМОРПОРТ» АНДРЕЙ ЛАВРИЦЕВ

ектов, оказывающих услуги в порту и не подлежащих государственному регулированию, также изменяются с учетом колебаний конъюнктуры рынка и других факторов.

В условиях сокращения объемов федерального финансирования объектов портовой инфраструктуры предусмотрено введение нового портового сбора — инвестиционного. «Росморпортом» сформирован перечень инвестпроектов в портах Усть-Луга, Мурманск, Владивосток, Ванино, Новороссийск и Восточный стоимостью порядка 20 млрд рублей и со сроком завершения до конца 2024 года. Их реализация позволит увеличить производственные мощности морских портов более чем на 84 млн тонн.

На основе предложений ФГУП «Росморпорт» распоряжением Росморречфлота утверждена Программа капитальных вложений предприятия в строительство и реконструкцию объектов федеральной собственно-

сти на период 2021-2023 годов, а ФАС России вынесла на общественное обсуждение проект приказа об утверждении ставок инвестиционного портового сбора.

**«МП»:** *Какими инфраструктурными портовыми проектами за последнее время пополнился КПМИ на период до 2024 года, а какие проекты из него выбыли или планируются к исключению?*

— Сейчас рассматривается возможность продления федерального проекта до 2030 года и включения в него 13 новых мероприятий по развитию и поддержанию объектов портовой инфраструктуры, реализация которых позволит увеличить производственные портовые мощности на 142 млн тонн в горизонте до 2030 года.

Среди них проект по увеличению мощности перевалки АО «Дальтрансуголь» на 16 млн тонн угля в год, строительство Приморского универсально-перегрузочного комплекса мощностью 65 млн тонн, дальнейшее развитие >>>



НА ОТКРЫТИИ Ж.Д. ВЕТКИ НА СТРОЯЩЕМСЯ ТЕРМИНАЛЕ УЛЬТРАМАР В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА

объектов портовой инфраструктуры ООО «Ультрамар» в морском порту Усть-Луга на 7 млн тонн, реконструкция объектов портовой инфраструктуры в морских портах Новороссийск, Ванино, Корсаков, Анадырь, Нарьян-Мар и Таганрог. Кроме того, изучается возможность дополнения федерального проекта мероприятиями по развитию ледокольного и дноуглубительного флота.

Одновременно рассматривается вопрос исключения из федерального проекта 6 мероприятий общей мощностью порядка 20 млн тонн: строительство транспортно-перегрузочного комплекса по перевалке сжиженных углеводородных газов (СУГ) в районе бухты Перевозной Приморского края, реконструкция морского порта Шахтерск, техническое перевооружение морского порта Посыет, строительство портового комплекса для перегрузки глинозема в бухте Ванина, строительство в морском порту Ванино на северном берегу бухты Мучке Хабаровского края терминала для перевалки СУГ, реконструкция гидротехнических сооружений морского порта Владивосток.

Основными причинами исключения мероприятий из федерального проекта является отказ инвесторов от проектов или их перенос на неопределенный срок из-за отсутствия финансирования, изменения концепции или колебания конъюнктуры рынков.

**«МП»:** *Расскажите об исключаемых (или возможно исключаемых) из КПМИ портовых проектах, причинах их ис-*

*ключения и перспективах возобновления. Например, о проекте сухогрузного района порта Тамань, строительстве пассажирского порта в городе Пионерском Калининградской области, ряде проектов на Дальнем Востоке? На эти проекты уже потрачены госсредства, они теперь будут заморожены?*

— На данный момент принято решение об исключении из КПМИ двух мероприятий. Это создание сухогрузного района порта Тамань и строительство зернового терминала в порту Зарубино. Принятие решения об их возможной реализации зависит от дальнейших планов компаний-инвесторов, и, к сожалению, в текущей парадигме мы видим отсутствие серьезной заинтересованности в развитии данных точек. При этом важно иметь в виду, что эти проекты остановлены на ранней стадии реализации и федеральное финансирование по ним не осуществлялось или вовсе не было предусмотрено.

В стадии принятия решений о формате дальнейшей реализации находятся еще 6 инвестиционных проектов на Дальнем Востоке, входящих в федеральный проект «Развитие морских портов». Все они находятся на относительно ранних стадиях реализации и финансируются частными инвесторами за счет внебюджетных средств. Логично, что в текущих экономических реалиях инвесторы уточняют параметры инвестиционных проектов.

На данный момент Росморречфлотом принято решение не торопиться с включением данных мероприятий в новую редакцию федерального про-

екта, над которой мы в настоящий момент работаем. Однако в случае получения подтверждений от инициаторов, уверен, мы сможем максимально оперативно вернуться к вопросу их «возвращения» в федеральный проект.

Что касается проекта строительства грузо-пассажирского терминала в городе Пионерском, его реализация продолжается. Несмотря на сложности, вызванные расторжением государственного контракта, с которыми пришлось столкнуться предприятию как застройщику, мы намерены завершить реализацию проекта в 2022 году. При этом объем федерального финансирования, выделенного на завершение строительства объектов портовой инфраструктуры, соответствует первоначальной сметной стоимости за вычетом стоимости уже выполненных работ. В настоящий момент «Росморпорт» готовится к выбору генерального подрядчика и заключению государственного контракта на возобновление строительно-монтажных работ.

**«МП»:** *Насколько сложным для предприятия сегодня является вопрос создания портовой инфраструктуры в Арктической зоне РФ? Какие проекты в Арктике вы выделили бы?*

— «Росморпорт» выполняет взятые на себя обязательства по созданию объектов федеральной собственности в рамках включенных в Комплексный план и запланированных в Арктической зоне мероприятий по развитию инфраструктуры морских портов.

В частности, ведутся строительно-монтажные работы в рамках рекон-



СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА УЛЬТРАМАР В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА



СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА УЛЬТРАМАР В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА

струкции причалов морского порта Певек, паромно-пассажирского причала на левом берегу Анадырского лимана в поселке Угольные Копи, продолжается реконструкция причалов первого грузового района в морском порту Мурманск.

Мы приступили к проектированию объектов безопасности мореплавания по проекту создания СПГ-терминала в порту Мурманск, а также к корректировке проектной документации на создание объектов федеральной собственности СПГ-терминала в бухте Бечевинская Камчатского края. Оба проекта инициированы ПАО «НОВАТЭК».

**«МП»:** *Когда «Росморпорт» заключает соглашения с частными компаниями о взаимодействии по тому или иному проекту строительства морских перегрузочных терминалов, что подразумевает это соглашение, какие обязательства вы на себя берете? Если объект включен в какую-то федеральную или госпрограмму и запланирован на определенный срок, разве не прямая обязанность «Росморпорта» свою часть проекта так или иначе выполнить? Понятно, что для инвесторов это дополнительная гарантия исполнения вами запланированных работ, а что это дает вам?*

— В соглашениях о взаимодействии с частными инвесторами определяются порядок, источники и объемы финансирования, сроки реализации проекта и условия эксплуатации созданных или реконструированных в рамках проекта объектов портовой инфраструктуры.

«Росморпорт» берет на себя обязательства построить объекты, ограниченные в обороте в силу законодательства, на определенных в соглашении условиях. Разумеется, если строитель-

ство объекта предусмотрено федеральными или государственными программами, то «Росморпорт» обязан выполнить свою часть. При этом далеко не все соглашения направлены на реализацию проектов, предусмотренных в федеральных и государственных программах.

В основном соглашения предусматривают финансирование объектов федеральной собственности за счет собственных и привлеченных средств предприятия. Но вне зависимости от источника во всех случаях мы должны иметь гарантию исполнения инвесторами своих обязательств по созданию и эксплуатации объектов частной собственности в целях обеспечения эффективности как государственных инвестиций, так и инвестиций предприятия.

**«МП»:** *С какими компаниями и по каким проектам вы за последнее время заключили соглашения о взаимодействии? На какой стадии реализации эти проекты находятся? Все ли они относятся, как, например, проект LUGAPORT, к ключевым проектам отрасли?*

— Соглашения о взаимодействии заключены «Росморпортом» практически со всеми инициаторами мероприятий федерального проекта «Развитие морских портов», в рамках которых планируется строительство объектов федеральной собственности. Часть из них уже находится в высокой степени реализации.

Так, ведутся строительномонтажные работы на специализированном угольном терминале в бухте Суходол, на терминале минеральных удобрений Ультрамар в порту Усть-Луга, осуществляется реконструкция 1-го грузового района порта Мур-

манск, ускоренными темпами идет подготовка к началу строительства упомянутого терминала LUGAPORT. С операторами перечисленных терминалов заключены обязывающие соглашения на период строительства и последующей эксплуатации объектов портовой инфраструктуры.

Многие мероприятия федерального проекта находятся на стадии разработки проектной документации. Здесь «Росморпорт» в рамках заключенных соглашений на период проектирования тесно взаимодействует с частными инвесторами в части согласования технических решений по строительству или реконструкции объектов федеральной собственности и получения положительных заключений государственных экспертиз.

На мой взгляд, эффективное взаимодействие и слаженная работа «Росморпорта» и частных инвесторов на всех этапах реализации проектов позволяют достичь определенных федеральным проектом целевых показателей по увеличению производственных мощностей к 2024 году и на долгосрочную перспективу до 2030 года.

## ПЛАНЫ ПО АКЦИОНИРОВАНИЮ

**«МП»:** *Сейчас в Правительство РФ внесен законопроект об акционировании «Росморпорта», которое давно обсуждалось. Когда планируется его внесение в Госдуму? Все ли вас устраивает в этом законопроекте, какие ваши предложения не были учтены, и что вы намерены еще предложить на этапе обсуждения?*

— Законопроект об акционировании «Росморпорта» 26 октября 2020 года внесен в Правительство Российской Федерации, где произойдет его все- >>



СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА В БУХТЕ СУХОДОЛ



СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА В БУХТЕ СУХОДОЛ

стороннее обсуждение. Возможно, будет проведена доработка по поступившим в ходе согласования от заинтересованных федеральных органов исполнительной власти замечаниям. О конкретных сроках внесения законопроекта в Государственную Думу можно будет говорить только после утверждения плана законопроектной деятельности Правительства на 2021 год.

Решение об акционировании связано с тем, что в настоящее время деятельность ФГУП «Росморпорт» в существующей организационно-правовой форме не отвечает современным экономическим реалиям и не позволяет в полной мере эффективно удовлетворять интересам государства в сфере развития морских портов. Форма акционерного общества для предприятия, наиболее оптимальная и понятная рынку, позволит повысить операционную эффективность, оперативность и мобильность управления предприятием.

Предполагается, что имущество АО «Росморпорт» будет сформировано в результате универсального правопреемства, при этом права и обязанности АО «Росморпорт» в отношении третьих лиц из-за реорганизации не изменятся.

Мы продолжим непрерывно оказывать услуги по использованию объектов инфраструктуры морских портов, а также обеспечивать безопасность мореплавания в морских портах и на подходах к ним.

Акционирование «Росморпорта» повысит не только инвестиционную привлекательность, но и предоставит более широкие возможности для привлечения инвестиций, увеличит скорость принятия решений и, как следствие, маневренность компании. Из

плюсов мы получим возможность более мобильного управления бюджетными инвестициями, снижения стоимости внешнего финансирования. Нам будет доступно участие в СЗПК и концессионных проектах. Сроки реализации проектов будут сокращены за счет упрощения ряда процедур.

Также выгода от коммерческого использования объектов увеличится за счет возможности выбора наиболее оптимальных способов распоряжения имуществом. При этом 100% акций останутся в собственности Российской Федерации, а полномочия единственного акционера АО «Росморпорт» будет осуществлять Минтранс России.

## ВЛИЯНИЕ КОРОНАВИРУСА И АНТИКРИЗИСНЫЕ РЕШЕНИЯ

**«МП»:** *Каковы особенности работы ФГУП «Росморпорт» в 2020 году в условиях пандемии коронавируса? Какой ущерб нанесла пандемия реализации задач предприятия в производственном плане, по выполнению финансового плана, в том числе по портовым сборам?*

— Пандемия COVID-19 и связанные с ней масштабные ограничения привели к сужению рынка углеводородов в 2020 году и провалу биржевых цен на нефть, а также полностью остановили круизное судоходство. Все это отразилось в динамике производственных показателей предприятия. По итогам текущего года ожидается существенное сокращение поступления доходов от портовых сборов ФГУП «Росморпорт». К примеру, выручка ФГУП «Росморпорт» по портовым сборам за 10 месяцев текущего года сократилась к прошлому году на 7%, до 16,4 млрд рублей.

Несмотря на объективные сложности и ограничения, «Росморпорт» в текущей ситуации функционирует

в непрерывном и штатном режиме, с соблюдением необходимых мер безопасности. Предприятие обеспечило устойчивую работу флота, систем обеспечения безопасности мореплавания, лоцманов с минимизацией рисков заражения. Значительная часть офисных сотрудников переведена в режим удаленной работы, проводится регулярный мониторинг здоровья работников, с начала пандемии проведено почти 8 тыс. тестов. Все подразделения предприятия обеспечены средствами индивидуальной защиты, в том числе специальными защитными костюмами.

**«МП»:** *Какие меры предпринимаются для поддержания финансового положения предприятия в текущей ситуации?*

— «Росморпорт» обращается к программе антикризисных решений, которые, с одной стороны, сводятся к снижению операционных расходов и ужесточению кадровой политики, с другой — к изысканию альтернативных источников доходов, способных частично покрыть снижение выручки. Ключевой резерв — это поступления от прочих видов деятельности, включая коммерческие услуги флота. «Росморпорт» интенсифицировал развитие коммерческих услуг флота, что позволило отчасти компенсировать существенное падение доходов от портовых сборов и сохранить положительный финансовый результат в целом по предприятию.

В сложившихся условиях «Росморпорт» также обратился в ФАС России с просьбой о принятии оперативного решения по индексации в текущем году ставок портовых сборов. Тарифная заявка ФГУП «Росморпорт», предусматривающая индексацию ставок для судов заграничного плавания на 3%,



СТРОИТЕЛЬСТВО ПАРОМНО-ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА В ПОС. УГОЛЬНЫЕ КОПИ



СТРОИТЕЛЬСТВО ПАРОМНО-ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА В ПОС. УГОЛЬНЫЕ КОПИ

направлена в регулирующий орган в июле текущего года. До настоящего времени решение по данному вопросу ФАС не принято. При этом индексация ставок портовых сборов в условиях снижения грузооборота морских портов является важнейшей мерой поддержки предприятия.

**«МП»:** *Как изменились показатели работы предприятия за 9 месяцев текущего года по сравнению с аналогичными периодами в предыдущие годы на фоне экономического кризиса, вызванного COVID-19?*

— Снижение грузооборота в морских портах за 9 месяцев текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2,5% привело к сокращению выручки предприятия по портовым сборам на сумму 2 млрд рублей. В связи с этим предприятие приняло контрмеры, которые позволили отчасти компенсировать существенное падение доходов по портовым сборам, сократив разрыв по показателю совокупной выручки в сравнении с аналогичным периодом прошлого года до 650 млн рублей.

**«МП»:** *Обращались ли к «Росморпорту» как к инфраструктурному предприятию морской отрасли судовладельцы, стивидоры, подрядчики, поставщики, другие партнеры за помощью в период «коронакризиса»? Какая помощь и кому была оказана?*

— «Росморпорт» с пониманием относится к сложностям, с которыми столкнулись предприятия морской отрасли в период кризиса, вызванного пандемией, и старается по мере возможности оказывать помощь судовладельцам. Так, на фоне ситуации с коронавирусом предприятие отказалось от индексации ставок каботажного

плавания при формировании тарифной заявки в ФАС России, несмотря на то что каботажные ставки не индексировались с 2014 года.

По обращению ряда компаний в портах Новороссийск и Большой порт Санкт-Петербург «Росморпорт» предоставил отсрочку по оплате портовых сборов с судов-контейнеровозов до 45 рабочих дней со дня выставления счета сроком до конца текущего года.

Кроме того, в рамках поддержки малого и среднего бизнеса «Росморпорт» заключил с арендаторами 26 дополнительных соглашений к договорам аренды федерального недвижимого имущества о предоставлении отсрочки по арендной плате с 1 апреля по 1 октября 2020 года. Задолженность подлежит уплате не ранее 1 января 2021 года, но не позднее 1 января 2023 года.

Еще два допсоглашения о предоставлении отсрочки по аренде заключено в рамках поддержки предприятий из пострадавших от коронавируса отраслей.

**«МП»:** *Нужна ли самому «Росморпорту» помощь в нынешней экономической ситуации? Не поэтому ли было решено выпустить инфраструктурные облигации? Или планы по привлечению средств за счет облигаций были сверстаны давно?*

— Предприятие столкнулось с заметным сужением доходной базы, что стало дополнительной предпосылкой для актуализации планов заемного финансирования. Одновременно стояла задача по удешевлению стоимости заимствований. При этом планы по размещению облигаций прорабатывались уже относительно давно: так, программа бондов была зарегистрирована Московской биржей еще в прошлом году, а в середине октября этого

года мы успешно разместили дебютный выпуск биржевых облигаций, получив 4 млрд рублей.

Возвращаясь к вопросу о необходимости помощи «Росморпорту», важно правильно расставить акценты: на современном этапе предприятие неплохо справляется с вызовами непростой экономической ситуации. Вместе с тем ее сохранение в условиях, когда индексация тарифов портовых сборов де-факто уже без малого на пять лет отстает от уровня инфляции, чревато неблагоприятными изменениями финансовых показателей деятельности предприятия. В этой связи вопрос рационального, сбалансированного в долгосрочном аспекте пересмотра тарифов портовых сборов приобретает особую актуальность.

**«МП»:** *Как происходит размещение облигаций, участвуют ли в них иностранные инвесторы, когда получите ожидаемые средства?*

— Дебютный выпуск облигаций удалось разместить по весьма привлекательной ставке и с уверенным уровнем спроса. Среди инвесторов — первичных держателей преобладают кредитные организации. Помимо них, выделялись управляющие компании и фонды, обеспечивающие менеджмент пенсионных накоплений. Заявок от нерезидентов в собранной организаторами книге не было.

Средства, полученные от размещения первого выпуска облигаций, планируется направить на финансирование мероприятий, предусмотренных актуализированным в июне текущего года бюджетом капитальных вложений предприятия. Главным образом, это мероприятия по обновлению флота и строительству, а также реконструкции гидротехнических сооружений. ■

# КРУПНЕЙШИЙ НА БАЛТИКЕ: КАК ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА LUGAPORT В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА

В НОЯБРЕ В МОРСКОМ ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ГРУППА КОМПАНИЙ «НОВОТРАНС» ПРИСТУПАЕТ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ОБЪЕКТОВ УНИВЕРСАЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА LUGAPORT – ОДНОГО ИЗ КРУПНЕЙШИХ МНОГОПРОФИЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ. В ИЮНЕ ЭТОГО ГОДА ХОЛДИНГ ЗА РЕКОРДНЫЕ 10 МЕСЯЦЕВ ЗАВЕРШИЛ СОЗДАНИЕ ИСКУССТВЕННЫХ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ БУДУЩЕГО ТЕРМИНАЛА ПЛОЩАДЬЮ БОЛЕЕ 47 ГА. ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ, ВЛОЖЕННЫХ ГРУППОЙ КОМПАНИЙ «НОВОТРАНС» В ХОДЕ ПЕРВОГО ЭТАПА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА, ПРЕВЫСИЛ 7 МЛРД РУБЛЕЙ.

**С**троительство терминала LUGAPORT ведется холдингом «Новотранс» в соответствии со стратегическими документами развития транспортной инфраструктуры России, в которые включен проект: Схемой территориального планирования в области федерального транспорта, Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД», Долгосрочной программой развития ФГУП «Росморпорт», Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и другими. Терминал будет предназначен для перевалки навалочных, генеральных, зерновых и пищевых грузов общим объемом 24,3 млн тонн в год.

## НАЧАЛО РЕАЛИЗАЦИИ

«Новотранс» приступил к практической реализации проекта в августе 2019 года. Тогда генподрядчиком ООО СУ «ГТ «Морстрой» было развернуто три морских потока и начались работы по созданию вертикального берегоукрепления и искусственных земельных участков для размещения терминальных объектов.

За это время был выполнен большой объем работ по устройству шпунтового ограждения, созданию дамб обвалования, заполнению песком карт образования территорий. На морской составляющей было задействовано около двух десятков единиц флота — морские платформы, плавучий кран, буксиры, баржи.

В процессе строительства в грунт основания искусственных земель-

ных участков было погружено 843 сваи-оболочки, забито 2642 единицы шпунта Ларсена. Завезено и отсыпано свыше 2 млн кубометров песка, 27 тыс. кубометров щебня. Работы не прекращались ни на один день и были выполнены в строгом соответствии с намеченным графиком, несмотря на непогоду и неблагоприятную экономическую ситуацию в условиях пандемии и падения рынков.

В августе 2020 года проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы и началась активная подготовка к этапу строительства терминальных объектов, который начнется в ноябре этого года.

## ЭКОЛОГИЧНОСТЬ ПРОЕКТА

Реализация инвестпроекта проходит в полном соответствии с экологическим



ИСКУССТВЕННЫЕ ЗЕМЕЛЬНЫЕ УЧАСТКИ ТЕРМИНАЛА LUGAPORT



УСТАНОВКА ШПУНТОВОЙ СТЕНКИ ТЕРМИНАЛА LUGAPORT

законодательством. В рамках строительства терминала Группа компаний «Новотранс» на всех этапах проекта реализует комплекс мероприятий, предусмотренных специально разработанной экологической программой. Программа предусматривает проведение экологической диагностики состояния окружающей среды, мониторинг биологических, земельных и лесных ресурсов, геологической среды, восполнение биоресурсов и другие мероприятия. Пройшей зимой по заказу «Новотранс» в Ладожское озеро было выпущено более 17 тыс. мальков палии.

Экспертиза Росприроднадзора подтвердила, что выработанные для строительства терминала LUGAPORT технологические и технические решения позволяют избежать негативного воздействия на региональные экосистемы и доказывают эффективность экологической программы холдинга.

## ОЦЕНКА СТРОИТЕЛЬСТВА

**Министр транспорта РФ, генеральный директор ОАО «РЖД» и губернатор Ленинградской области высоко оценили ход строительства терминала LUGAPORT.**

В сентябре 2020 года площадку строительства терминала LUGAPORT посетили Министр транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих, генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров и губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко. Президент Группы компаний «Новотранс» Константин Гончаров продемонстрировал гостям проектные решения по будущему терминалу, а также рассказал о лучших практиках и технических решениях, которые будут применены при строительстве перегрузочных комплексов.

Глава Минтранса высоко оценил реализацию проекта, отметил его масштабность, высокие темпы и качество



СЛЕВА НАПРАВО: ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, АЛЕКСАНДР ДРОЗДЕНКО, ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ, КОНСТАНТИН ГОНЧАРОВ

строительных работ, а также особую значимость для дальнейшего развития транспортной инфраструктуры и экспортного потенциала России.

«С появлением терминала LUGAPORT к 2024 году мы получим на северо-западе современные специализированные мощности для экспорта в Европу. Транспортники понимают, что тенденции на мировом рынке в немалой степени складываются под влиянием пандемии. Запрос, в том числе на зерновые, растет, и энергичное создание мощностей для крупнейшей составляющей нашего агроэкспорта — это приоритетная и перспективная задача. Разумеется, эта продукция должна перегружаться через российские морские порты», — сказал Евгений Дитрих.

По словам Губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко, регион является драйвером строитель-

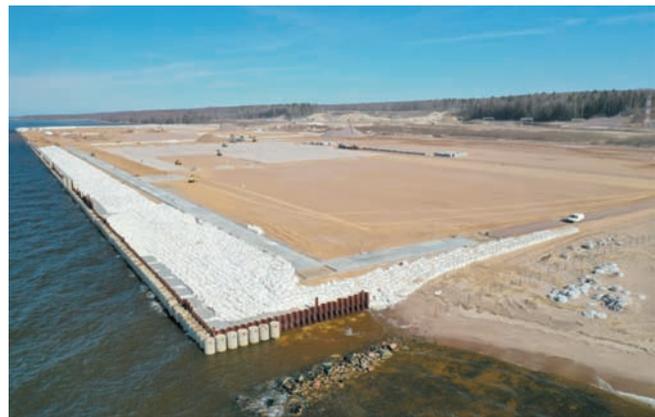
ства портовых мощностей и локализации перевалки большинства грузов в России.

«Год назад на Петербургском международном экономическом форуме мы заключили соглашение с Группой компаний «Новотранс» о реализации инвестпроекта LUGAPORT. Сегодня мы увидели, что за прошедшее время проведена огромная работа и все готово к строительству объектов самого терминала, который уже через 4 года станет одним из крупнейших в стране и Европе. Я надеюсь, что инвестиционные проекты, которые мы реализуем в Усть-Луге, позволят нам действительно стать мощнейшей европейской перевалочной базой и мы способны будем обрабатывать любые грузы», — отметил глава региона.

Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров, в свою очередь, отметил важность реализации проекта >>>



СОЗДАНИЕ ИСКУССТВЕННЫХ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ТЕРМИНАЛА LUGAPORT, МАРТ 2020 Г.



СОЗДАНИЕ ИСКУССТВЕННЫХ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ТЕРМИНАЛА LUGAPORT, МАЙ 2020 Г.



универсального терминала для Российских железных дорог.

«В 2019 году здесь, в Усть-Луге, железнодорожным транспортом было переработано 76 млн тонн грузов. Новый инфраструктурный проект LUGAPORT позволит получить прирост почти на 25 млн тонн новых грузов», – сообщил он.

Глава ОАО «РЖД» также обратил внимание на социально-экономические возможности, которые появятся в результате реализации

проекта: новые рабочие места, увеличение доходов и налоговых отчислений.

С вводом в эксплуатацию терминала будет создано свыше 700 новых рабочих мест. Их займут представители различных профессий, которых «Новотранс» будет привлекать на региональном рынке труда. Кроме того, сейчас прорабатывается возможность создания в Ленинградской области учебных центров для подготовки и переквалификации персонала, а также социальной инфраструктуры. Терминал будет от-

числять в бюджеты всех уровней свыше 2 млрд рублей ежегодно.

## СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ

В ходе встречи на площадке строящегося терминала LUGAPORT президент Группы компаний «Новотранс» Константин Гончаров и генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев в присутствии главы Минтранса России Евгения Дитриха подписали соглашение о взаимодействии по реализации проекта LUGAPORT. В рамках соглашения «Росморпорт» создаст объекты федеральной собственности: сформирует акваторию, а также установит средства навигационного оборудования.

Константин Гончаров отметил, что подписанное соглашение позволит эффективно и в запланированные сроки приступить к строительству объектов терминала. Реализация проекта, по мнению Андрея Лаврищева, создаст условия для переориентации грузопотоков из стран Балтии и Финляндии.

Подводя итог встречи, Константин Гончаров сказал: «Новотранс» – единственный в России холдинг, ведущий строительство универсального морского экспортно-импортного терминала подобного масштаба. По оценкам экспертов, LUGAPORT сможет войти в число самых современных и востребованных портовых комплексов в нашей стране. Он даст мощный импульс



ПОДПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА LUGAPORT МЕЖДУ ФГУП «РОСМОРПОРТ» И ХОЛДИНГОМ «НОВОТРАНС»



ВАГОНЫ «НОВОТРАНС» НА РАЗГРУЗКЕ В ПОРТУ

развитию транспортной инфраструктуры и увеличению экспортного и импортного потенциала России.

В планах холдинга – создать в Ленинградской области первый кластер по предоставлению полного цикла транспортных услуг для экспортеров. Клиенты смогут воспользоваться услугами железнодорожных грузоперевозок, перевалки грузов на морском терминале и ремонта подвижного состава на Балтийском вагоноремонтном заводе «Новотранс», который будет открыт в начале 2022 года в Волосовском районе Ленинградской области».

Первую очередь терминала LUGAPORT планируется ввести в эксплуатацию к началу 2023 года, вторую – к началу 2024 года и третью очередь – к концу 2024 года.

### КОРОТКО О ГРУППЕ КОМПАНИЙ «НОВОТРАНС»

Группа компаний «Новотранс» основана в 2004 году и является одним из крупнейших российских частных транспортных холдингов, который объединяет 24 компании в разных регионах России и СНГ.

«Новотранс» предоставляет клиентам полный комплекс транспортных услуг: перевозки собственным подвижным составом, ремонт вагонов, логистические решения для предприятий, диспетчеризация, стивидорные услуги.

Холдинг прочно закрепился в десятке лидеров операторского и ваго-

норемонтного бизнеса. Парк грузовых вагонов составляет более 25 тыс. единиц. Собственное ремонтное производство объединяет 4 высокотехнологичных предприятия в Московской, Иркутской, Кемеровской областях и в Алтайском крае.

С 2019 года «Новотранс» оказывает стивидорные услуги, став

генеральным агентом ФГУП «Росморпорт» и оператором автомобильно-железнодорожного паромного комплекса в порту Усть-Луга. Это единственный транспортный объект, через который происходит регулярная доставка грузов в Калининградскую область и обратно без пересечения границ других государств. ■

### ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЕРМИНАЛА LUGAPORT



КОМПОНОВАННАЯ СХЕМА ТЕРМИНАЛА LUGAPORT

#### Ключевые показатели:

Грузооборот терминала – 24,26 млн тонн в год  
 Прием вагонов в сутки – 1100 единиц  
 Станция примыкания – Лужская Генеральная  
 Общая площадь – 85 га  
 Количество причалов – 5  
 Длина причального фронта – 1464 метра  
 Глубина акватории у причала – 17,5 метра  
 Осадка судов – 15 метров  
 Класс принимаемых судов – Panamax, New-Panamax, Baby-Capesize  
 Объем инвестиций – 46,5 млрд рублей

#### Комплекс по перевалке навалочных и генеральных грузов:

Грузооборот экспорт/импорт – 16 млн тонн в год  
 Объем единовременного хранения – 1,26 млн тонн  
 Мощность приема вагонов в сутки – 750 единиц

#### Комплекс по перевалке зерновых и пищевых грузов:

Грузооборот – 8,26 млн тонн в год  
 Объем единовременного хранения – 380 тыс. тонн  
 Мощность приема вагонов в сутки – 350 единиц

# КОНЦЕССИЯ VS ГОСЗАКУПКА

**Эксперты предложили шире использовать механизм государственно-частного партнерства при строительстве инфраструктуры**

ВОПРОСЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЕТАЛЬНО ОБСУЖДАЛИСЬ В МОСКВЕ В КОНЦЕ СЕНТЯБРЯ НА ФОРУМЕ «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ» В РАМКАХ РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ГЧП. ОРГАНИЗАТОРАМИ МЕРОПРИЯТИЯ ВЫСТУПИЛИ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР ГЧП И ФОНД РОСКОНГРЕСС ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГОСКОРПОРАЦИИ РАЗВИТИЯ ВЭБ.РФ. В ЭТОМ ГОДУ ПРОГРАММА БЫЛА ПОСВЯЩЕНА ПРЕОДОЛЕНИЮ КРИЗИСНЫХ ЯВЛЕНИЙ В ЭКОНОМИКЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ В РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ.

В СООТВЕТСТВИИ С КОМПЛЕКСНЫМ ПЛАНОМ МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ДОЛЖНО БЫТЬ ВЛОЖЕНО НЕ МЕНЕЕ 500 МЛРД РУБЛЕЙ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ И 808 МЛРД РУБЛЕЙ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ В 2021-2023 ГОДАХ (В СООТВЕТСТВИИ С НОВЫМ ТРЕХЛЕТНИМ БЮДЖЕТОМ). В ЭТОЙ СВЯЗИ ПЕРЕД ГОСУДАРСТВОМ И БИЗНЕСОМ СУЩЕСТВУЕТ ДИЛЕММА: С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ, ЧТО ВЫГОДНЕЕ И ЭФФЕКТИВНЕЕ – ЗАКЛЮЧАТЬ ДОГОВОРЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА, В ЧАСТНОСТИ КОНЦЕССИОННЫЕ СОГЛАШЕНИЯ, ИЛИ ПРОВОДИТЬ ГОСЗАКУПКУ?

**МАЙЯ КЕРН**

## ПЛЮСЫ И МИНУСЫ ГЧП

И у концессии, и у госзакупки (господ-ряд) есть свои сторонники и противники. Расставить знаки препинания в классической дилемме развития инфраструктуры «Госзакупка невозможна концессия!» пытались участники пленарной дискуссии, прошедшей в рамках форума.

По словам модератора сессии, генерального директора ООО «ВТБ Инфраструктурный Холдинг» Олега Панкратова, по поводу того, что лучше – госзакупка или концессия, – ведется много дискуссий последние несколько лет, причем не только в России, но и за рубежом. Тем не менее, однозначного ответа на этот вопрос нет.

У государственно-частного партнерства (ГЧП), к которым относится концессия, есть ряд несомненных плюсов. Один из главных – доступ к частным средствам. Такой проект может финансироваться не за счет госбюджета, а за счет привлеченных кредитов или собственных средств компании-концессионера. По статистике, ГЧП-проекты гораздо чаще, чем госзаказы, исполняются в срок и укладываются в изначально сверстанный бюджет. Кроме того, они позволяют государству передать риски, связанные с реализацией проектов, частным компаниям.

Есть и минусы: как правило, стоимость реализации проекта на услови-

ях ГЧП выше по сравнению с госзакупкой. Дело в том, что привлечение средств на реализацию проекта для частной компании всегда оказывается дороже, чем для государства (любое государство всегда является более предпочтительным и надежным заемщиком, чем любой частник). Кроме того, чтобы запустить ГЧП-проект, требуется больше времени, чем при традиционной госзакупке (много времени требуют согласования проекта на всех уровнях и проч.). Очень редко концессионное соглашение удается заключить быстрее, чем за полтора-два года.

Однако эксперты, имеющие большой опыт в реализации проектов



ОЛЕГ ПАНКРАТОВ



ЕВГЕНИЙ ТРУСОВ



ГЕОРГИЙ ЧИЧЕРИН

ГЧП, сходясь во мнении, что, продумывая, какой механизм – ГЧП или госзакупка – будет более выгодным в каждой конкретной ситуации, нужно исходить из целей проекта.

## В ТЕОРИИ И НА ПРАКТИКЕ

По словам члена правления ООО «ВТБ Инфраструктурный Холдинг» Евгения Трусова, всякий раз инвестору приходится искать баланс между тремя составляющими – сроками, качеством и стоимостью проекта. Если для проекта критично важна быстрая реализация, то выбор скорее будет сделан в пользу госзакупки. Если важно, чтобы стоимость проекта осталась и по окончании такой же, как было рассчитано вначале, а качество реализации не пострадало, стоит подумать о концессии.

«Для государственного органа процесс госзакупки максимально понятен, регламентирован и в какой-то степени более безопасен, чем концессия. Концессия гораздо более сложный инструмент. Если во главу всего процесса ставить сроки, концессия проигрывает, но нужно сравнивать еще качество и себестоимость. Преимущества концессии в полной мере реализуются тогда, когда есть конкурентный рынок. Мы участвовали в нескольких таких конкурентных проектах и видели, как уже на этапе конкурса государство получало существенную выгоду в виде снижения стоимости строительства и эксплуатации инфраструктурных объектов», – рассказал Е.Трусов.

Заместитель председателя правления по инвестициям и стратегическому планированию Государственной компании «Российские автомобильные дороги» Георгий Чичерин считает, что проекты ГЧП часто помогают бюджету сэкономить на эксплуатационных расходах, поскольку эти расходы ложатся на плечи концессионера. Так происходит, в частности, с платными автомобильными дорогами: их ремонт и поддержание в надлежащем



состоянии производятся из средств, собранных в качестве оплаты проезда, и полностью находятся в зоне ответственности оператора.

«В Государственной компании «Автодор» мы применяем широкий инструментарий для реализации проектов, начиная с квазикорпоративного финансирования, когда мы привлекаем финансирование на государственную компанию. Это происходит в тех случаях, когда проекты либо требуют срочной реализации, либо не вытягивают необходимого уровня доходности. А дальше, в зависимости от того, какую долю частных инвестиций проект выдерживает, мы используем либо инструмент долгосрочных инвестиционных соглашений, либо операторских, либо концессионных», – рассказал Г.Чичерин.

По словам эксперта, в своих действующих проектах «Автодор» использует механизм концессии. Речь, в частности, идет о маршрутах на восток (трасса Казань – Екатеринбург), хордовых направлениях от Екатеринбурга на юг

России. Также госкомпания ждет концессионных инициатив из регионов. В последнее время госкомпания все чаще прибегает к механизму долгосрочных инвестиционных соглашений, при которых инвестор не получает права собирать деньги с пользователей платной дороги, а возмещает свои расходы поэтапно вместе с предусмотренной нормой доходности на вложенный капитал. За последние два месяца на конкурс на этих условиях были выведены три проекта по трассе М4 «Дон». Долгосрочные инвестиционные соглашения по ним уже заключены. В ближайшие месяцы по этой же схеме на конкурс компания планирует вывести очередной участок трассы М1.

Позитивный пример концессии привел генеральный директор ООО «Магистраль северной столицы» Алексей Бнатов, которое в рамках 30-летней концессии эксплуатирует Западный скоростной диаметр, крупнейший в России проект государственно-частного партнерства в области платных дорог. Протяженность дороги почти 50 км, >>



АЛЕКСЕЙ БНАТОВ



АРТЕМ БАРАШЕВ



АЛЕКСЕЙ ЧИЧКАНОВ (НА ЭКРАНЕ)



МИХАИЛ АВТУХОВ, ЗАМПРЕД ПРАВЛЕНИЯ «СОВКОМБАНКА»



АЛЬБЕРТ ЕГАНЯН



ДЕНИС НОЗДРАЧЕВ

половина из которых построена на искусственных сооружениях — мостах и эстакадах.

«Лучше всего плюсы концессии видны на практике, и наш проект — тому доказательство. Вот факторы, которые позволяют с большей вероятностью реализовать проекты ГЧП: жесточайший контроль акционеров за сроками, абсолютно корректное финансирование в течение всего срока реализации, контроль бюджета и отчетности, который был возведен в степень «конституционной» приоритетности, трехступенчатый контроль качества, который помог обеспечить низкий уровень эксплуатационных расходов», — рассказал А.Бнатов.

Между тем органы власти охотнее соглашаются на госзакупку, чем на концессию. Особенно хорошо это заметно в регионах с достаточной бюджетной обеспеченностью, например в Москве. Как рассказал первый заместитель директора ГБУ «Городское агентство управления инвестициями» г.Москвы Артем Барашев, по-прежнему все самые крупные проекты в столице тяготеют к госзакупке, хотя есть и примеры реализации промежуточной формы — контракта жизненного цикла. По сути, он не является концессией, хотя обладает ее значительными признаками, но не является и госзакупкой.

Контракт жизненного цикла — это соглашение на комплекс работ от проектирования объекта до его изготовления и последующего обслуживания, включая утилизацию. В законодательстве оговорены случаи, когда разрешается подписать такой договор, к примеру, на строительство дорог, аэродромов или закупку самолетов, поездов, судов. Весь общественный транспорт Москвы сегодня функционирует благодаря заключенным между правительством Москвы и операторами контрактам жизненного цикла. Их общая сумма уже превысила 500 млрд рублей.

«По сути это некий аналог сервисной концессии, то есть контракт, ко-

торый структурируется по 223-ФЗ. С одной стороны, это закупка, с другой — полноценная концессия в отношении движимого имущества», — пояснил А.Барашев.

### КОНЦЕССИЯ — РАЗНОВИДНОСТЬ ПРОЕКТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ

По словам председателя совета Инвестиционной компании InfraOne Альберта Егяняна, выбирая между госзакупкой и концессией, нужно исходить не из того, есть в бюджете деньги или нет, а из типа проекта. Он считает, что проблема в нашей стране заключается в том, что у нас не существует сегрегации по типам проектов.

«Концессия — это разновидность проектного финансирования. У проектного финансирования — свои правила. Оно вообще не похоже на классический госпроект. И выбор между частным проектным финансированием и государственным в каждом конкретном случае не определяется только тем, есть ли у государства деньги или нет. Наша страна в целом ориентирована на государственную собственность. Иногда главным аргументом для чиновников в пользу концессии является то, что иных инструментов проинвестировать частные средства в государственную собственность в России не существует», — сказал А.Егянян.

По мнению первого вице-президента ПАО «Газпромбанк» Алексея Чичканова, институту концессии необходимо лоббист на уровне правительства, поскольку банковское сообщество очень мало пропагандирует плюсы и выгоды концессий для экономики страны. Кроме того, он считает, что на законодательном уровне нужно снижать риски двусмысленных прочтений нормативных документов о концессиях в судах и органах власти.

«Если бы я был чиновником, принимающим решения, выбирать госзакупку или концессию, я бы взял за основу

очень простой и понятный критерий. Деньги на развитие инфраструктуры — ограниченный ресурс, а хочется всегда построить больше. Поэтому я бы исходил из коммерческого спроса. Если есть высокий платежеспособный спрос на услугу, то я бы структурировал эти проекты через концессию. Пусть инвестиции будут окупаться не на 100%, а хотя бы на 50%, это уже даст экономию государственных денег. А сэкономленные деньги я бы направил на те проекты, где коммерческого спроса нет, где нужно обеспечить социальную доступность, развить новые точки экономического роста, которые пока не приносят дохода, но в будущем будут его генерировать», — поделился мнением А.Чичканов.

По мнению генерального директора АО «ВЭБ Инфраструктура» Дениса Ноздрачева, основная причина существующей сегодня на рынке неудовлетворенности и опасений — неурегулированность законодательной базы.

«Определенные нюансы в законодательстве и практика его применения в последнее время показывают, что существуют риски как для инвесторов, так и для государственного партнера при реализации проектов ГЧП. Прежде всего речь идет о 224-ФЗ и 115-ФЗ и Соглашении о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК). Это основные законы, которые надо доработать», — сказал Д.Ноздрачев.

Правда, не все эксперты согласны с Д.Ноздрачевым. Большинство считает, что и в условиях нынешнего законодательства заключать и реализовывать концессионные соглашения вполне возможно. А вот без личной заинтересованности чиновников сделать институт концессий более популярным не получится. «Пока у конкретных людей в личных КРП не появится количество заключенных концессионных соглашений, мы не сможем увеличить их общий поток. Должна быть личная ответственность», — подвел итог дискуссии Е.Трусов. ■

# НОВОСТИ С ЛЕНТЫ WWW.MORVESTI.RU

## МИНТРАНС РОССИИ ЗАКРЕПИЛ ПОНЯТИЕ ЗАКРЫТОЙ ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ В МОРСКИХ ПОРТАХ



Соответствующий приказ Минтранса России зарегистрирован Минюстом 15 октября. Документом внесены изменения в пункт 9 Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту, утвержденных приказом Минтранса от 09.07.2014 г. №182. Об этом сообщила пресс-служба ведомства.

Президентом РФ по итогам прямой линии 2018 года было дано поручение, касающееся перехода портов на технологии закрытой перевалки каменного угля. После этого Минтрансом были внесены изменения в Информационно-технический справочник наилучших доступных технологий ИТС НДТ 46-2019 «Сокращение выбросов загрязняющих веществ, сбросов за-

грязняющих веществ при хранении и складировании товаров (грузов)».

В справочнике содержатся технологии, технические способы и методы, которые необходимо использовать при перевалке угля. Применение справочника уже является обязательным для строящихся терминалов, а с 1 января 2021 года станет обязательным и для существующих терминалов.

Новый приказ нормативно закрепил понятие технологического процесса закрытой перевалки угля. Теперь он включает в себя совокупность технологий, технических способов и методов, предусмотренных Справочником НДТ. Отсутствие до настоящего времени норматив-



но закрепленного понятия закрытой перевалки угля вносило неопределенность в оценку контролирующими органами соответствия мер, принятых стивидорными компаниями, поручению президента.

## ВЫПОЛНЕНИЕ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОКОНТРОЛИРУЮТ ПООБЪЕКТНО



Контроль выполнения обновленного и продлеваемого до 2030 года Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) будет пообъектным. Об этом

на совещании с главой Правительства РФ рассказал руководитель рабочей группы Госсовета по направлению «Транспорт» и глава Республики Бурятия Алексей Цыденов, передает ТАСС.

«По решению [первого вице-преьера РФ] Андрея Рэмовича Белоусова устанавливается пообъектный контроль исполнения мероприятий», – подчеркнул А.Цыденов.

КПМИ на период до 2024 года в своей транспортной части является нацпроектом. Он предполагал строительство более 500 различных объектов транспортной инфраструктуры: дорог, мостов, аэропортов, морских терминалов, подходов к портам, логистических центров, объектов Севморпу-

ти, БАМа и Транссиба и т.д. В рамках поставленной Президентом РФ задачи по переосмыслению национальных проектов и продления их действия до 2030 года КПМИ трансформируется.

Общее количество целевых показателей планируют снизить с 56 до 45: часть проектов продлевается, часть переводится в другие программы развития. Сами проекты планируется разделить на большее число объектов, количество которых превысит 1 тысячу. Вместо ранее предусмотренных в структуре КПМИ инвестиций в 5,4 трлн рублей на период с 2021 по 2024 год общее финансирование новой редакции составляет 3,8 трлн рублей.

## ФАС РОССИИ ПОДГОТОВИЛА ПРОЕКТ ПРИКАЗА ОБ ИНВЕСТИСБОРЕ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ



Федеральная антимонопольная служба (ФАС) подготовила проект приказа об утверждении ставок инвестиционного сбора в российских портах на 2021-2023 годы. Соответствующий документ опубликован на федеральном портале проектов нормативных правовых актов, пишет «Парламентская газета».

В проекте приказа содержится список портов, где будет взиматься инвестиционный

сбор. В перечень включили 13 портов: Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Восточный, Находка, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Ванино, Де-Кастри, Пригородное и Мурманск.

Отмечается, что в 2021 году размер сбора составит 12,31 руб./1 GT (валовая вместимость судна). Кроме того, антимонопольная служба предлагает установить повышающий

коэффициент в размере 1,235 на 2022 год к 2021 году и 1,406 на 2023 год к размеру 2021 года. Кроме того, в документе говорится, что обозначенные ставки инвестиционного сбора являются предельно максимальными. При этом «Росморпорт» имеет право применять ставки инвестиционного портового сбора на уровне или ниже предельного максимального уровня.

# ПОРТОВЫЙ КОМПЛЕКС — ЛОКОМОТИВ РАЗВИТИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

В ПЕРИОД, КОГДА В РОССИИ ИДЕТ АКТИВНОЕ ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ И СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ, АРХАНГЕЛЬСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ (АТУ) ПРИОБРЕТАЕТ ОСОБОЕ ЗНАЧЕНИЕ В СИСТЕМЕ МОРСКИХ И СУХОПУТНЫХ МАРШРУТОВ. С ЭТОЙ ЦЕЛЬЮ НОВЫЕ ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ АТУ БЫЛИ ВНЕСЕНЫ В СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ. О ТОМ, КАКУЮ РОЛЬ ИГРАЕТ АТУ В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ ОБЛАСТИ, КАКИЕ СУЩЕСТВУЮТ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, КАК ПРОДВИГАЮТСЯ КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПОРТОВ АРХАНГЕЛЬСК И СЕВЕРОДВИНСК И КАКОВЫ ИХ ПЕРСПЕКТИВЫ, В ЭКСКЛЮЗИВНОМ ИНТЕРВЬЮ «МП» РАССКАЗАЛ ГУБЕРНАТОР АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ АЛЕКСАНДР ЦЫБУЛЬСКИЙ.

**«МП»:** Александр Витальевич, на какой стадии находилась разработка Стратегии социально-экономического развития Архангельской области, когда Вы возглавили область в начале этого года? Что подразумевает объявленное Вами обновление Стратегии, особенно в части развития транспортной инфраструктуры?

— Стратегия социально-экономического развития Архангельской области на период до 2035 года была разработана в 2019 году. Нужно сказать, что документ разрабатывался региональным правительством с привлечением широкого круга общественности и экспертного сообщества.

Но, на мой взгляд, 2020 год, в котором Президентом РФ я был назначен

на должность временно исполняющего обязанности главы региона, а затем избран губернатором, сильно изменил планы на жизнь не только для нашей области, для страны, но и для всего мира. Пандемия вынуждает корректировать планы, но главная цель, по сути, не меняется — это экономическое развитие Архангельской области и создание комфортных условий для живущих здесь людей.

Ограничения, которые вводились весной и в начале лета, разумеется, оказали влияние на экономику. Это повлекло за собой необходимость корректировки целевых значений национальных проектов, что будет отражено и в региональных документах стратегического планирования.

Кроме того, летом этого года мы разработали программу ускоренного социально-экономического развития «Вместе мы сильнее». Получилось своего рода «техническое задание» властям от жителей региона, в соответствии с которым будут доработаны отдельные разделы Стратегии, содержательно дополним отдельные проекты и мероприятия, в том числе, в части развития транспортной инфраструктуры.

**«МП»:** Как развиваются в настоящее время крупные инвестиционные транспортные проекты, ранее внесенные в Стратегию и планировавшиеся к реализации, в частности проекты развития инфраструктуры Архангельского морского порта, судостроительного кластера в Северодвинске и другие?

— На территории Архангельской области реализуется целый ряд важных для региона проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры.

В настоящее время в регионе продолжается реализация строительства производственно-логистического комплекса (ПЛК) в Архангельске, в непосредственной близости от грузового района «Экономия». При возведении ПЛК будет оснащаться объектами транспортной инфраструктуры. Среди них — железнодорожные пути и автомобильные дороги, примыкающие к дорогам общего пользования, а также морской терминал с длиной причальной стенки более 200 метров и возможностью приема судов различных типов.



ПЛК «Архангельск» – проект, инициированный Министерством обороны РФ. Комплекс должен стать не только важным перевалочным пунктом для снабжения военных объектов и организации северного завоза, но и войти в систему логистических баз, обслуживающих промышленные и инфраструктурные проекты в Арктике. Также ПЛК «Архангельск» позволит создать более 500 рабочих мест. Проект реализуется по схеме концессионного соглашения. Промышленные проекты подобного масштаба не возводились в Архангельске со времен Советского Союза.

Правительством Архангельской области в настоящее время ведется обсуждение и предварительная проработка вопроса строительства железной дороги от станции Карпогоры до глубоководного порта в поселке Индига Ненецкого автономного округа (НАО) с учетом реализации так называемого северного звена проекта железнодорожной магистрали Белкомур.

С учетом высокой стоимости строительства Белкомура (в ценах 2016 года это больше 250 млрд рублей), проект нуждается в подробной проработке, в связи с чем Правительством Архангельской области совместно с АО «МК «Белкомур» и АО «Ленгипротранс» в настоящее время ведется анализ всех факторов, которые необходимо учесть. В дальнейшем подробное обоснование по данному проекту будет представлено в федеральные органы государственной власти и ОАО «РЖД».

Вместе с тем, реализация данного проекта напрямую связана с проектом строительства железной дороги до проектируемого глубоководного порта Индига. АО «Ленгипротранс» проанализированы варианты строительства железной дороги к этому порту. Сравнение вариантов показывает большую экономическую эффективность варианта трассировки подхода к порту от станции Карпогоры.

Строительство незамерзающего глубоководного морского порта Индига сегодня является одним из важных инвестиционных проектов для Архангельской области и НАО. Порт мог бы стать «северными воротами», открывающими возможности прямого, очень короткого выхода на Северный морской путь из регионов Центральной России и Поволжья. С 2019 года ведутся инженерные изыскания по проекту, к концу текущего года из трех возможных вариантов размещения будет выбран один, и полным ходом пойдет проектирование.

Строительство нового порта запланировано на 2021 год. Порт сможет



ГУБЕРНАТОР АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ АЛЕКСАНДР ЦЫБУЛЬСКИЙ

обеспечить перевалку грузов в объеме 80 млн тонн с возможной перспективой до 100 млн тонн. В нем планируется обрабатывать такие грузы, как коксующийся уголь, древесина, удобрения, химические продукты, бумага, картон.

Кроме того, в Карпогорах будет реализован инвестиционный проект ООО «Группа компаний «УЛК». Данный проект увеличит загрузку главного железнодорожного пути Карпогоры – Жаровиха, ориентировочно будет перевозиться до 1,7 млн тонн грузов в год.

Морской порт Архангельск располагает весьма существенным ресурсом мощностей для перевалки различных категорий грузов, в частности, в целях снабжения промышленных, сырьевых и инфраструктурных проектов в Арктике.

За последние два года в порт Архангельск трижды заходил атомный лихтеровоз «Севморпуть» за крупными партиями строительных материалов и оборудования для обустройства арктических месторождений на Ямале, благодаря чему были расширены возможности порта, в том числе для приема крупногабаритных судов. В порту имеется необходимый ледокольный флот для обеспечения круглогодичной навигации в районе всех грузовых участков и в акватории Белого моря.

В настоящее время активно реконструируются подходы к основным груз-

зовым участкам порта Архангельск, в том числе мосты через р.Северную Двину. Запланирована реконструкция Окружного и Талажского шоссе, а также моста через реку Кузнечиху.

Реализация этих проектов позволит «расшить» узкие места при подходах к грузовым терминалам и существенно улучшить логистику на данных участках. При этом специализацией порта по-прежнему останется снабжение Арктической зоны РФ.

Вместе с тем, в июне 2020 года в адрес Минтранса России направлены предложения по реконструкции пункта пропуска через государственную границу в морском порту Архангельск, что позволит расширить номенклатуру экспортно ориентированных грузов.

**«МП»: Как развивается традиционная территория Архангельского порта, где были заключены договоры на развитие терминалов для разных видов грузов? Какие-то коррективы в планы развития района «Экономия» внеслись или планируется внести, например, в части организации пассажирских перевозок?**

– В рамках реализации инвестиционных проектов ООО «ПЛК Архангельск» и АО «ПГРК» планируется реализация двух крупных проектов транспортной инфраструктуры. Это морской терминал с длиной причальной стенки 500 метров и возможностью приема судов >>>



в районе терминала «Экономия» и портовый комплекс (морской терминал) на Новой Земле.

Создаваемые портовые мощности могут быть использованы в качестве объекта двойного назначения: в интересах Минобороны России, а также в интересах различных организаций, осуществляющих деятельность в Арктическом регионе.

Создание портовых комплексов не только приведет к увеличению пропускной способности российских морских портов Арктического бассейна, но и внесет определенный вклад в обеспечение устойчивости грузопотока по Северному морскому пути в интересах государства.

Терминал «Экономия» — один из перспективных и загруженных терминалов Архангельской области. Он принимает суда длиной до 190 метров, шириной до 30 метров, осадкой до 9,2 метра и дедвейтом до 30 тыс. тонн. Оператором терминала является АО «Архангельский морской торговый порт» (АМТП).

С 1978 года Архангельск — порт круглогодичной навигации. В зимний период навигации проводки судов обеспечиваются ледоколами ФГУП «Росморпорт». Расчетная мощность порта установлена в пределах 2,5 млн тонн. Исторически из порта Архангельск начиналась коммерческая эксплуатация трассы Северного морского пути, которая, в сравнении с традиционными путями из Европы на рынки Юго-Восточной Азии, является самым коротким морским транспортным коридором для транспортировки грузов.

Порт имеет резерв перспективных территорий для развития и обладает

возможностями для создания и размещения базы комплектации грузов и обеспечения арктических нефтегазовых месторождений всеми видами снабжения.

За счет своего географического местоположения и сохранения универсальной специализации АМТП занимает уникальную нишу в конкурентной среде стивидорного бизнеса на Севере России, при этом сохраняет и принимает активные попытки по развитию грузовой базы, составляющей мелкопартионные, сборные партии грузов.

Перспективы развития АМТП связаны с активным и масштабным освоением арктических месторождений углеводородного сырья. На этом направлении порт является основным связующим звеном в транспортно-логистических и транспортно-технологических схемах движения грузов в Арктической зоне РФ.

Строительство Министерством обороны РФ производственно-логистического комплекса (ПЛК) в Архангельске, расположенного в непосредственной близости к территории терминала «Экономия», может увеличить грузооборот порта на первом этапе за счет размещения для временного хранения различных материалов, оборудования, техники и их перевалки для транспортировки к месту строительства.

В более длительной перспективе, с учетом готовности порта на постоянной основе оказывать услуги по перевалке грузов ООО «ПЛК Архангельск», развитие этого проекта способно повлиять на загрузку порта, а в случае углубления осадок у причалов и под-

ходного канала позволит терминалу «Экономия» принимать суда с большей осадкой и увеличит грузооборот порта по навалочным грузам.

Морские пассажирские перевозки в порту «Экономия» осуществляются ежегодно в летний период времени, в том числе с участием зарубежных судов.

**«МП»:** *В целом какая грузовая база предполагается под проект в Архангельском порту? Какие грузы предложит область не только для каботажных, но и для экспортных перевозок грузов, в том числе и по Севморпути?*

— 30 сентября этого года Президент РФ Владимир Владимирович Путин на совещании по вопросам развития и декриминализации лесного комплекса поручил ввести полный запрет на вывоз из страны необработанных лесоматериалов хвойных и ценных лиственных пород. Речь идет о запрете экспорта «необработанных или грубо, только для вида обработанных лесоматериалов хвойных и ценных лиственных пород».

С 1 января будущего года должна заработать система учета древесины и сделок с ней в пилотном режиме, а с 1 июля — стать обязательной. В связи с нахождением на территории Архангельской области ряда предприятий лесопромышленного и лесоперерабатывающего комплекса, несомненно, это позволит отгружать на экспорт пиломатериалы и пеллеты с участием стивидорных компаний, в том числе по Северному морскому пути.

Для примера можно привести предприятия группы компаний «УЛК», география поставок продукции насчитывает 19 стран (ряд стран Европы, Китай, Египет, Саудовская Аравия, Израиль и другие). При этом для переориентирования данных грузопотоков необходимо обеспечить конкурентоспособные условия для грузоотправителей.

**«МП»:** *Немаловажный фактор для наполнения грузовой базы порта — автомобильные дороги. Кто-то сказал, что их в области нет — только направления. Это так? Что сегодня происходит в данной сфере и каковы Ваши планы по коренному изменению ситуации?*

— К сожалению, прибыв на работу в регион, я и сам убедился в том, что дороги в Архангельской области находятся в ужасном состоянии. Это действительно так, и за прошедшие полгода мы существенно изменили запланированные на текущий год работы по ремонту и строительству дорог в регионе. Дополнительно привлекли на это средства федерального

бюджета – порядка 1,5 млрд рублей. Перераспределили средства и внутри областного бюджета.

Но и при этом работы предстоит много. До 2024 года в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» планируется увеличить долю региональных автомобильных дорог в нормативном состоянии до 29,1%, или до 1053 км, что позволит существенно улучшить состояние региональной дорожной сети.

Также в рамках национального проекта в настоящее время проходит согласование еще один федеральный проект, который предполагает приведение в нормативное состояние аварийных и предаварийных мостов.

Кроме того, в рамках поручения Президента РФ планируется приведение в нормативное состояние участков автомобильных дорог по маршруту Архангельск – Онега с привлечением средств федерального бюджета. Всего по данному направлению планируется привести в нормативное состояние (в рамках реконструкции, ремонта и капитального ремонта) 129 км автодорог.

**«МП»:** *Каковы перспективы сухогрузного терминала, который планируется построить на Новой Земле? Насколько весомым может быть его вклад в грузовую базу области и насколько серьезны запасы полезных ископаемых острова, чтобы вкладываться в его транспортную инфраструктуру?*

– Целью инвестиционного проекта «Павловское» является экономически эффективное освоение Павловского свинцово-цинкового месторождения с производительностью 3,5 млн тонн руды в год. Месторождение расположено в северной части Южного острова архипелага Новая Земля, и эта география позволяет России одновременно решить ряд важных геополитических задач, связанных с развитием северных территорий и расширением присутствия нашего государства за полярным кругом.

Месторождение Павловское входит в четверку крупнейших по запасам цинка и в пятерку – по запасам свинца. Месторождение эффективно на фоне мировых аналогов.

В этом году на заседании Государственной комиссии по вопросам развития Арктики под председательством заместителя председателя Правительства РФ Юрия Петровича Трутнева было принято решение о господдержке проекта «ПГРК». Средства пойдут на создание объектов обеспечивающей инфраструктуры проекта.



**«МП»:** *Несколько слов о развитии судостроения в Северодвинске на основе имеющихся там мощностей Акционерного общества «Производственное объединение «Севмаш» и «ЦС Звездочка». Как область планирует использовать эти мощности в своих целях, помимо военных заказов, которые очевидно будут расти?*

– Развитие судостроительной и судоремонтной отрасли является одной из приоритетных задач для Архангельской области. Традиционно судостроение относится к ведущим видам экономической деятельности региона.

На территории Северодвинска находятся крупнейшие предприятия судостроения и судоремонта не только Архангельской области, но и России – Акционерное общество «Производственное объединение «Севмаш» и Акционерное общество «Центр судоремонта «Звездочка». Данные предприятия оборонно-промышленного комплекса загружены по линии гособоронзаказа до 2028 года.

Кроме выполнения гособоронзаказа, предприятия принимают участие в гражданских и социальных проектах. В настоящее время прорабатывается вопрос строительства четырех судов ледового класса с целью обеспечения пассажирских перевозок на территории Архангельской области.

Также «Севмаш» и «Звездочка» принимают участие в строительстве ледостойкой стационарной платформы ЛСП «А» Каменномысского газового месторождения. Предприятия выполняют работы по изготовлению деталей и секций опорного основания платформы.

**«МП»:** *Чего Вы ожидаете от развития транспортного комплекса Архангельской области? Какой практический и финансовый вклад он способен внести, будучи реформированным и пополненным новой инфраструктурой, не только в социально-экономическое развитие области, но и в экономику России?*

– Создание эффективной транспортно-логистической сети может стать одним из ключевых факторов активизации промышленного производства и повышения инвестиционной привлекательности как отдельно Архангельской области, так и Российской Федерации в целом.

Сформированная транспортная инфраструктура будет приносить в бюджет дополнительные поступления за счет перевозки грузов, а также за счет созданных рабочих мест, которые будут обеспечивать стабильной работой население муниципалитетов.

Кроме того, в хозяйственное освоение будут вовлекаться новые территории, что позволит реализовать новые инвестиционные проекты. В частности, при проработке проекта «Белкомур» лесозаготовительные предприятия подтверждали свою заинтересованность в появлении новой железнодорожной ветки и были готовы расширить географию своей деятельности на новых землях.

Развитие транспортной инфраструктуры также повысит доступность множества территорий, обладающих туристическим потенциалом. Сегодня в условиях пандемии туристические маршруты существенно ограничены, и сложившаяся ситуация дает нам возможности для развития внутреннего туризма. ■

# В ЦЕНТРЕ СТРАТЕГИИ — ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ГРУЗЫ ДЛЯ АРКТИКИ



АРХАНГЕЛЬСК – ПЕРВЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ РОССИИ, ОТКРЫВШИЙ МИРУ ВОРОТА В АРКТИКУ, А РОССИИ – В ЕВРОПУ. БЛАГОДАРЯ СВОЕМУ ГЕОГРАФИЧЕСКОМУ ПОЛОЖЕНИЮ, ОН ИМЕЕТ ПРЯМОЙ ВЫХОД В МИРОВОЙ ОКЕАН. ГЛАВЕНСТВУЮЩИМИ ФАКТОРАМИ РАЗВИТИЯ ПОРТА СТАЛА НЕОБХОДИМОСТЬ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РОССИЙСКОМУ ГОСУДАРСТВУ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ПОИСК НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ. ОАО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ» (АМТП) СЕГОДНЯ – ОДНО ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ АРХАНГЕЛЬСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА (АТУ), НА КОТОРОЕ ПРИХОДИТСЯ ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ДОЛЯ ГРУЗООБОРОТА В МОРСКОМ ПОРТУ. ПРЕДПРИЯТИЕ ЯВЛЯЕТСЯ ОСНОВНЫМ СВЯЗУЮЩИМ ЗВЕНОМ В ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ СХЕМЕ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РФ, ОПОРНОЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ НА ТРАССЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ (СМП).

**ВЛАДИМИР СЕРЕБРЕННИКОВ**, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

**М**орской порт Архангельск, расположенный на севере России на побережье Белого моря в устье реки Северной Двины, имеет неоспоримые преимущества даже с учетом сложностей, связанных с ледовой проводкой судов в зимний период. Одни из главных преимуществ порта – это близость к международным транспортным коридорам, в том числе к МТК «Север – Юг», и

промышленным регионам России – Северо-Западному, Центральному, Уралу, Коми, Сибири; надежное и эффективное сообщение с этими регионами посредством Северной железной дороги и автомобильной трассы М-8 Москва – Архангельск; прямой выход на трассу Северного морского пути.

Кроме того, Архангельск является ближайшим пунктом перевалки грузов, необходимых при разработке арктических месторождений. А наличие у

АМТП двух припортовых железнодорожных станций, выхода на федеральную автомобильную трассу М-8, двух технически оснащенных перегрузочных терминалов, свободных накопительных площадей создает большой резерв мощности по наращиванию грузооборота АТУ.

## ХАРАКТЕРИСТИКИ И ВОЗМОЖНОСТИ АМТП

В состав ОАО «Архангельский морской торговый порт» входят терминал «Экономия» и грузовой участок «Бакарица», рассредоточенные по акватории морского порта Архангельск.

В северной части акватории на расстоянии 15 км от Белого моря и 25 км от центра города расположен грузовой терминал «Экономия», обеспечивающий перевалку различных видов грузов в экспортно-импортном и каботажном направлениях, а также перевалку в полном объеме грузов материально-технического обеспечения арктических проектов.

В южной части акватории на расстоянии 50 км от Белого моря и 12 км от центра города расположен грузовой участок «Бакарица», он обеспечивает перевалку мелких партий грузов



экспортно-импортного направления и грузов в малом каботаже.

На сегодняшний день мощность терминалов АМТП – 2,5 млн тонн грузов в год. Средняя загрузка портовых мощностей за 5 лет составила 1,49 млн тонн. Общий объем складских площадей АМТП – 423,8 тыс. кв. метров, в том числе 49,9 тыс. кв. метров крытых складов и 89,9 тыс. кв. метров занимает контейнерный терминал. В распоряжении компании 11 причалов протяженностью 1716,7 метра.

Крупный контейнерный терминал, оснащенный специализированной техникой и оборудованием для перевалки контейнеров, дает возможность АМТП перегружать все типы контейнеров, включая рефрижераторные (с единовременным подключением к электрической сети 106 рефконтейнеров), танк-контейнеры, в том числе с опасными грузами, флэт-треки и т.д.

АМТП способен принимать суда длиной до 190 метров, шириной до 30 метров, осадкой до 9,2 метра и дедвейтом до 30 тыс. тонн.

Техническая оснащенность терминалов компании на сегодня: 25 порталных кранов грузоподъемностью от 5 до 40 тонн, контейнерный перегружатель грузоподъемностью 30,5 тонны, мобильный портовый кран Liebherr LHM 420 грузоподъемностью 124 тонны, 2 автомобильных крана грузоподъемностью 50 и 95 тонн. Парк малой механизации (вилочные и ковшовые погрузчики, ричстакеры, портовые тягачи и проч.) включает 100 единиц техники грузоподъемностью от 1,5 до 45 тонн.

Имеющиеся возможности позволяют осуществлять перевалку всех типов негабаритных грузов весом до 100 тонн. Кроме того, наличие у компании бессрочной лицензии на перевалку всех видов опасных грузов (с 1-го по 9-й класс, за исключением 7-го) в соответствии с международной классификацией создает для порта дополнительные конкурентные преимущества.

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Перспективы развития ОАО «АМТП» связаны с активным и масштабным освоением арктических месторождений углеводородного сырья. К основным грузопотокам в этом направлении относятся:

- грузы для разработки и освоения Салмановского газоконденсатного месторождения на полуострове Гыдан (проект «Арктик СПГ-2»);

- грузы для нужд других арктических нефтегазовых месторождений;

- грузы ПАО «ГМК «Норильский никель» для снабжения и жизнеобес-



печения Норильского промышленно-го района;

- экспорт угольной продукции, нефтяного кокса, продукции лесной и деревообрабатывающей промышленности;

- импорт контейнеров, оборудования, насыпных и навалочных грузов;

- грузы по программе Северного завоза в Арктической зоне РФ;

- грузы снабжения для удаленных северных гарнизонов Минобороны России.

В 2019 году, благодаря проведенной АМТП масштабной подготовительной работе, в Архангельский порт осуществлен первый судозаход крупнейшего в мире атомного лихтеровоза «Севморпуть». Длина судна составляет 260 метров, что превышает разрешенную на 70 метров. Возможность захода судов такого класса открывает перспективы к последующему увеличению объемов перевалки грузов в направлении Арктики. Кроме того, Архангельск сможет принимать круизные суда большого водоизмещения, что, в свою очередь, принесет экономический эффект для региона в целом.

В соответствии со стратегией развития ОАО «АМТП», предполагающей повышение конкурентоспособности предприятия, компанией производится модернизация портовых мощностей, их техническое переоснащение с внедрением передовой техники и технологий и переходом на современное программное обеспечение. В 2020 году акционерным обществом утверждена инвестиционная программа до 2028 года на сумму более 500 млн рублей. Программа тесно связана с планами

развития Российской Арктики и Северного морского пути.

Нужно отметить, что общий объем грузоперевозок по СМП в 2019 году увеличился на 56,7% и составил 31,5 млн тонн. Однако, несмотря на то что к 2024 году грузопоток по СМП запланирован в объеме 80 млн тонн, к 2030 году – 120 млн тонн, а к 2035 году – 180 млн тонн, планы загрузки СМП могут быть скорректированы, поскольку экономический кризис, вызванный пандемией коронавируса, повлиял на объемы добычи нефти, газа и угля в Арктической зоне РФ. Тем не менее, основная доля перевозок должна прийти на сжиженный природный газ (СПГ), нефть, газовый конденсат и уголь, а также на оборудование для освоения месторождений и строительства инфраструктуры.

Перевалка части этих грузопотоков, прежде всего генеральных грузов, планируется в морском порту Архангельск, в том числе через АМТП. Необходимо отметить, что уже в 2020 году доля трудоемкого в обработке генерального груза составила большую часть в объеме перевалки грузов ОАО «АМТП».

Руководство АМТП прежде всего ставит своей целью сохранение сложившихся и развитие новых транспортных потоков экспортных грузов (в том числе угля до 1 млн тонн), а также грузов для разработки, обустройства и освоения нефтегазовых месторождений в Арктической зоне РФ в интересах компаний «Новатэк» (проекты «Арктик СПГ-2» и «Обский СПГ») и «Газпром» (проект «Харасавэйское месторождение»). ■

# ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ: ВОССТАНОВЛЕНИЕ И ТРАНСФОРМАЦИЯ

ВЕСЕННИЙ ЛОКДАУН, ВЫЗВАННЫЙ КОРОНАВИРУСНЫМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ, НЕГАТИВНО ОТРАЗИЛСЯ НА РАБОТЕ РОССИЙСКОГО И МИРОВОГО КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА, ПРИВЕДЯ К ПРЕРЫВАНИЮ ПРЕЖНИХ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК, ПРОСТАИВАНИЮ КОНТЕЙНЕРНОГО ПАРКА, СНИЖЕНИЮ ФРАХТОВЫХ СТАВОК И СОКРАЩЕНИЮ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК. В СЕНТЯБРЕ КОНТЕЙНЕРООБОРОТ СТАЛ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ, НО ЭТОТ ПРОЦЕСС ПРОТЕКАЛ НЕРАВНОМЕРНО В РАЗНЫХ РЕГИОНАХ, ЧТО ВЫЗВАЛО ТРАНСФОРМАЦИЮ РЫНКА.

РОССИЙСКИЙ РЫНОК В ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ МЕРЕ ОТРАЗИЛ МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ, НО ТАКЖЕ НАХОДИЛСЯ ПОД ВЛИЯНИЕМ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВА, В ЧАСТНОСТИ ВВЕДЕНИЯ СУБСИДИЙ НА ТРАНЗИТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЗАПАДНО-ВОСТОЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ. ЗАМЕТНОЙ ТЕНДЕНЦИЕЙ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА 2020 ГОДА В РЕЗУЛЬТАТЕ СТАЛ РОСТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА. ПЕРЕВАЛКА КОНТЕЙНЕРОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА СОКРАТИЛАСЬ НА 2%, НО ФАКТИЧЕСКИ СНИЖЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЯ БЫЛО ХАРАКТЕРНО ТОЛЬКО ДЛЯ ПОРТОВ БАЛТИКИ, ТОГДА КАК КОНТЕЙНЕРООБОРОТ ПОРТОВ ОСТАЛЬНЫХ БАССЕЙНОВ ВЫРОС.

ГАЛИНА МУЗЛОВА

## МИРОВОЙ РЫНОК: НЕРАВНОМЕРНОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ

По данным компании Maersk, глобальный рынок контейнерных перевозок в I квартале 2020 года сократился на 4,7%. Основная причина падения заключалась в прерывании цепочек поставок в торговле между Востоком и Западом из-за введенных в связи с пандемией ограничений. Так, объемы

контейнерных перевозок на направлении Восток – Запад в I квартале сократились на 5,7%, европейский импорт из Китая – на 16%.

Снижение объемов перевозимых грузов вызвало простаивание парка контейнеров: например, по состоянию на май 2020 года у компании Maersk простаивало 10% парка, это самый высокий показатель за 10 лет. Морские судоходные операторы стали отменять

рейсы и объединять маршруты, чтобы сократить потери в условиях падения спроса. Например, только за одну неделю апреля число «замороженных» или отмененных рейсов в мире увеличилось с 45 до 212, наиболее заметно сократился контейнеропоток на маршруте Азия – Европа.

Физические объемы перевозок грузов в контейнерах продолжали падать во II-III кварталах 2020 года, но в третьем квартале глобальные контейнерные операторы объявили о росте прибыли, что указывает на рост ставок морского фрахта, вызванный в свою очередь ростом спроса на перевозки. К началу октября ставки на перевозки контейнеров из Китая в порты Северной Европы выросли вдвое по сравнению с 2019 годом и достигли \$1149/TEU.

При этом эксперты указывают на неравномерный рост спроса по географическим направлениям перевозок. Например, по данным Container Trade Statistics, в августе 2020 года по сравнению с аналогичным периодом 2019 года в целом по мировому рынку контейнерооборот вырос на 1,5%. При этом импорт в контейнерах из Азии в Северную Америку увеличился более



ФОТО С САЙТА WWW.PORT-BRONKA.RU



FOTO DONVICTORIO, GETTY IMAGES, ISTOCKPHOTO

чем на 12%, тогда как перевозки в обратном направлении упали на 13,8%.

Фрахтовые ставки тоже росли неравномерно: максимальные значения наблюдались на направлении через Тихий океан, в то время как между Европой и Азией они упали до минимальных значений, соответственно, были отмечены рекордные различия между показателями в разных регионах.

К причинам роста спроса на контейнерные перевозки в отдельных регионах эксперты относят переориентацию части объемов с авиационной доставки на морскую, увеличение потребности стран в гигиенических товарах, а также потребительский бум, вызванный высвобождением у населения свободных денег, не израсходованных на путешествия и другие запрещенные из-за пандемии услуги. Например, упомянутый рост контейнерного импорта из Азии в Северную Америку был обусловлен беспрецедентной переориентацией потребительского спроса в США с услуг на физические товары.

### АКЦЕНТ НА Ж/Д ТРАНЗИТ

За 9 месяцев 2020 года железнодорожный контейнерооборот в России, по данным ОАО «РЖД», вырос на 15,7% к прошлогоднему уровню, до 4,23 млн TEU. А транзит контейнеров по рос-

сийским железным дорогам за тот же период увеличился почти на 50%, до 521,6 тыс. TEU, в том числе в сообщении Китай — Европа — Китай — на 60%. В июле 2020 года был зафиксирован рекорд: из Китая в ЕС было отправлено 1232 контейнерных поезда, что почти на 70% больше, чем в июле 2019 года.

Значительный рост железнодорожного транзита, по мнению экспертов, объясняется успешной конкуренцией российской железнодорожной системы с океанскими контейнерными сервисами — как по стоимости, так и по скорости доставки, — а также ростом популярности мультимодальных маршрутов контейнерных перевозок.

В свою очередь, в успешность конкуренции российских транзитных железнодорожных контейнерных перевозок существенный вклад внесло государство: в августе 2020 года Правительством РФ были утверждены правила субсидирования транзита контейнерных грузов по железной дороге, согласно которым ОАО «РЖД» получает компенсацию выпадающих доходов от предоставления скидки на транзитную перевозку контейнеров, следующих по транзитным маршрутам в направлении Восток — Запад и Запад — Восток, соединяющим припортовые станции Тихоокеанского бассейна с Балтийским и Черным мо-

рями, а также с пунктами пропуска на границе с Финляндией, Белоруссией, Польшей и Азербайджаном.

Размер компенсации составляет от 25 тыс. до 77 тыс. рублей за грузовой контейнер в зависимости от его типа и направления транзита. При этом субсидии не касаются основного массива контейнерного транзита — через сухопутные погранпереходы Дальнего Востока на границе с Китаем и Монголией, а также через Казахстан. Всего до конца года будет субсидировано 7,5 тыс. TEU.

Данная мера в первую очередь призвана улучшить положение транзита по России относительно перевозок deepsea (через Суэцкий канал) по маршруту Китай — Европа и привести к переключению транзита на российскую территорию. Так, по оценке группы FESCO, до недавнего времени сквозная ставка по интермодальному маршруту через Владивостокский морской торговый порт не была конкурентоспособной для переключения основной части грузопотока, идущего через Суэцкий канал, на территорию России. Субсидия покрывает эту дельту и, следовательно, позволяет переключить транзитные грузы из Азии с океанских маршрутов на мультимодальные, следующие через территорию России.

Эта мера также поможет активнее задействовать российские дальневос- >>



ФОТО С САЙТА WWW.GOORFON.RU

точные порты для доставки экспортных товаров из Китая. По оценкам STS Logistics, через эти порты переваливается не более 1,5% китайского экспорта, что находится на уровне статистической погрешности и уступает даже авиаперевозкам.

### ПОРТЫ: СНИЖЕНИЕ НА БАЛТИКЕ

По данным АСОП, в 2019 году объем перевалки контейнеров в морских портах РФ вырос на 4,8% по сравнению с предыдущим годом и составил 5,32 млн TEU, приблизившись к пиковому показателю 2013 года (5,35 млн TEU) (рис. 1). Для сравнения: темпы

роста перевалки контейнеров в портах мира в 2019 году составляли порядка 1-2%.

Интересно при этом, что объемы перевалки контейнеров в экспортном и импортном направлениях в 2019 году были ниже уровня 2013 года на 8,8% и 9,5% соответственно, тогда как объемы перевалки каботажных контейнеров выросли на треть.

Еще одной тенденцией последних лет является рост доли порожних контейнеров в импорте через морские порты (в 2014-2019 гг. — с 1% до 7%) при одновременном снижении доли порожняка в экспорте (с 67% до 35%).

Еще одна особенность развития

перевалки контейнерных грузов через российские порты заключается в разной динамике импорта и экспорта грузевых контейнеров. Если импорт после достижения максимальных значений в 2013 году так и не восстановился к 2019 году, то экспорт за тот же период вырос в 2,5 раза.

За 9 месяцев 2020 года контейнеорооборот в портах России сократился на 2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 3,88 млн TEU. При этом снижение общего показателя было обусловлено в основном значительным (на 9,6%) падением объемов в портах Балтийского бассейна (в том числе в порту Санкт-Петербург — на 6,9%), тогда как контейнеорооборот российских портов остальных бассейнов увеличился.

Между тем ведущие операторы рынка в 2020 году демонстрируют уверенный рост: по данным экспертов, крупнейший в России контейнерный оператор Группа компании «Дело», на который приходится 40% контейнеорооборота РФ, увеличил объем перевалки контейнеров на 11,2%, до 1,5 млн TEU. Консолидированный контейнеорооборот морских терминалов Global Ports за 9 месяцев 2020 года вырос на 7,1% и составил 1,14 тыс. TEU.

Если говорить о территориальном распределении контейнеорооборота, на долю Балтийского бассейна приходится 45,5%, Дальневосточный бассейн обработал 38,8%, на Азово-Черноморский, Арктический и Каспийский бассейны приходится 12,5%, 3,1% и 0,1% соответственно.

Лидером по контейнеорообороту в России по итогам 9 месяцев 2020 года остается ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург», второе место занимает АО «Первый контейнерный терминал», третье — ПАО «Владивостокский морской торговый порт». На четвертой строчке находится ООО «НУТЭП», пятерку лидеров замыкает АО «Петролеспорт».

Дальнейшие перспективы развития перевозок контейнеров через российские морские порты, безусловно, связаны с железнодорожными перевозками контейнеров, имеющими потенциал к росту. Помимо введения упомянутых выше субсидий, следует вспомнить, что майскими указами Президента РФ предусмотрено увеличение объема транзитных контейнерных перевозок по железной дороге в четыре раза к 2024 году. При этом с учетом тенденций глобального контейнерного рынка можно предположить, что наиболее быстрыми темпами будет расти грузооборот портов Дальневосточного бассейна. ■

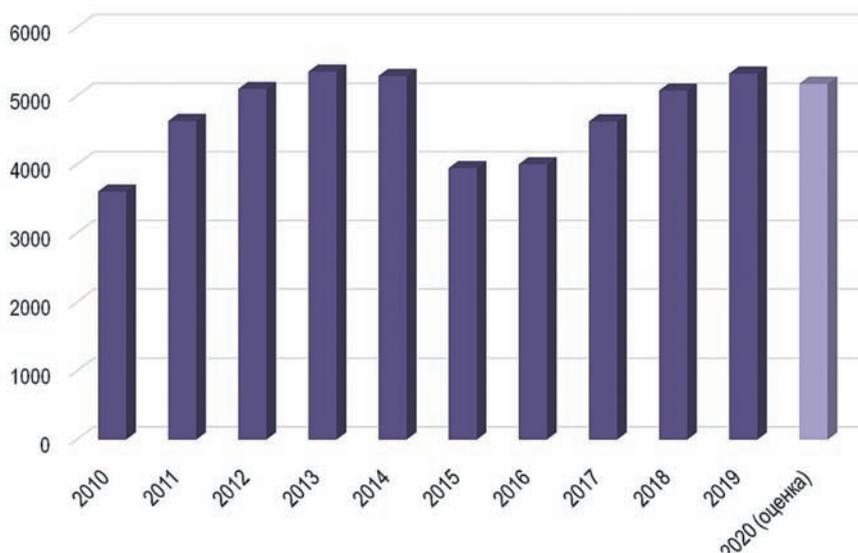


РИС. 1. ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ КОНТЕЙНЕРОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РОССИИ ЗА 2010-2020 ГГ., ТЫС. TEU  
ИСТОЧНИК: АСОП

## ВСТРЕЧИ ЗАКАЗЧИКОВ И ПОДРЯДЧИКОВ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА

*НОВЫЕ ВСТРЕЧИ – НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ!*

Москва, улица Тверская, 22, отель InterContinental



Сентябрь

### НЕФТЕГАЗОПЕРЕРАБОТКА

Модернизация производств для переработки нефти и газа

Вопросы модернизации нефтеперерабатывающих и нефтехимических мощностей, проблемы взаимодействия с лицензиарами, практика импортозамещения, современные модели управления инвестиционными проектами, стандарты и требования безопасности. Награждение лучших производителей оборудования для нефтегазопереработки. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в нефтегазовом комплексе



Октябрь

### НЕФТЕГАЗСЕРВИС

Нефтегазовый сервис в России

Традиционная площадка для встреч руководителей геофизических, буровых предприятий, компаний, занятых ремонтом скважин. Подрядчики в неформальной обстановке обсуждают актуальные вопросы со своими заказчиками – нефтегазовыми компаниями. Награждение лучших нефтесервисных компаний. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в нефтегазовом комплексе



### НЕФТЕГАЗСТРОЙ

Строительство в нефтегазовом комплексе

Формирование цивилизованного рынка в нефтегазовом строительстве, практика выбора строительных подрядчиков, создание российских ЕРС-фирм, увеличение доли отечественных компаний на нефтегазостроительном рынке, расценки и порядок оплаты проводимых работ. Награждение лучших нефтегазостроительных подрядчиков. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в нефтегазовом комплексе



Декабрь

### НЕФТЕГАЗШЕЛЬФ

Подряды на нефтегазовом шельфе

Заказчиками оборудования выступают «Газпром нефть», «Роснефть», «ЛУКОЙЛ», «Газпром флот» и другие крупные компании. В условиях введения экономических санкций необходимо освоить производство жизненно важного оборудования, в первую очередь запасных частей. Награждение лучших компаний, способных поставлять продукцию/услуги для шельфа. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в нефтегазовом комплексе



Февраль

### ИНВЕСТИЭНЕРГО

Инвестиционные проекты, модернизация и закупки в электроэнергетике

Обзор инвестиционных проектов и модернизация российской электроэнергетики, вопросы материально-технического обеспечения в отрасли, практика закупочной деятельности в крупнейших российских энергетических компаниях. Награждение лучших поставщиков электроэнергетического оборудования. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в электроэнергетике



### НЕФТЕГАЗСНАБ

Снабжение в нефтегазовом комплексе

Конференция собирает руководителей служб материально-технического обеспечения нефтегазовых компаний. Обсуждается организация закупочной деятельности, практика импортозамещения, оплата и приемка поставленной продукции, информационное обеспечение рынка. Награждение лучших поставщиков продукции и услуг для нефтегазового комплекса. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в нефтегазовом комплексе

*В июне этого года ушел из жизни Владимир Владимирович Ерыгин, руководитель ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря». За свою трудовую биографию он был награжден множеством почетных званий и наград и пользовался у коллег и окружающих его людей большим уважением. В ноябре 2020-го ему исполнилось бы 65 лет. В память об этом замечательном человеке редакция «МП» с разрешения родных Владимира Владимировича публикует большое интервью с ним.*

# ФОРМУЛА КАПИТАНА ЕРЫГИНА

Интервью руководителя ФГБУ «АМП Черного моря» В.В.Ерыгина. 2017 год

ТАК УЖ УСТРОЕНА ЖИЗНЬ, ЧТО НА ВСЕМ ЕЕ ПРОТЯЖЕНИИ МЫ ОТМЕЧАЕМ РАЗЛИЧНЫЕ ВЕХИ, ДАТЫ, ЮБИЛЕИ. ВОТ И АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ЧЕРНОГО МОРЯ ПОДОШЛА К ТАКОЙ ДАТЕ: 20 ЛЕТ НАЗАД ЕЕ ВОЗГЛАВИЛ КАПИТАН ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ ВЛАДИМИР ЕРЫГИН, КОТОРЫЙ ДО СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ СТОИТ У ШТУРВАЛА ОДНОГО ИЗ ЛУЧШИХ УЧРЕЖДЕНИЙ ОТРАСЛИ, ВОЗГЛАВЛЯЯ КОЛЛЕКТИВ БОЛЕЕ ЧЕМ ИЗ 650 ОПЫТНЕЙШИХ СПЕЦИАЛИСТОВ.

О ТОМ, КАК НАЧИНАЛАСЬ МОРСКАЯ БИОГРАФИЯ, КАК СТАЛ КАПИТАНОМ КРУПНЕЙШЕГО МОРСКОГО ПОРТА РОССИИ, О ШТОРМАХ И БУРЯХ, РАЗВИТИИ И ИННОВАЦИЯХ, О БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РУКОВОДИТЕЛЬ ФГБУ «АМП ЧЕРНОГО МОРЯ» ВЛАДИМИР ЕРЫГИН РАССКАЗАЛ ЖУРНАЛУ «МОРСКИЕ ПОРТЫ» В ЭКСКЛЮЗИВНОМ ИНТЕРВЬЮ.

**«МП»:** Владимир Владимирович, Ваша морская биография началась на судне и Вы стали капитаном дальнего плавания. С чего все начиналось, где побывали, чему научились, как так случилось, что моряк «обветренный, как скалы» вдруг сошел на берег и стал во главе береговой службы – Морской администрации порта Новороссийск?

– Начнем с того, что 23 апреля 1997 года я был назначен заместителем капитана морского порта Новороссийск с тем, чтобы, пройдя стажировку и получив соответствующие навыки, стать капитаном порта. Через полго-

да утвердили в должности капитана порта, а потом и руководителя Администрации порта. С тех пор не менял ни кабинет, ни мебель.

Вообще-то, жизнь свою делю на три этапа (стать капитаном мечтал еще с детства). Первый – учеба в школе, два курса Ленинградского кораблестроительного института (поняв, что это не мое призвание, бросил и пошел служить в армию), учеба в НВИМУ на судоводительском факультете.

У меня была возможность распределиться в Новороссийское морское пароходство (НМП) и, естественно,

остаться в Новороссийске, так как мой средний балл составлял 4,75, к тому же был комсоргом факультета. Но выбрал Камчатское морское пароходство (КМП). Мне нужно было достичь поставленной цели – получить диплом капитана дальнего плавания. И в 1991 году, через шесть лет после окончания вуза, я этого достиг, стал капитаном дальнего плавания.

Но работать капитаном на Камчатке не довелось. Время было непростое – пароходов мало, молодых капитанов много. Мне предложили ходить в каботажные рейсы, что не устраивало. И я вернулся в Новороссийск.

На Камчатке в основном работал на лесовозах, часто рейсы были на Японию, поэтому хорошо знал структуру почти всех японских портов. И вообще, этот второй этап жизни был интересным и надолго запомнился: тогда на практике приходилось постигать настоящую морскую науку. Благодарен своему первому капитану Валерию Алексеевичу Жорину, у которого начал третьим помощником. Он научил всему, что нужно знать капитану и что имею по сей день, и дал рекомендацию в капитаны. Кстати, Валерий Алексеевич работает у нас в Администрации в дипломно-паспортном отделе, проверяет знания молодых судоводителей.



Диплом капитана дальнего плавания пригодился при работе на танкерах греческих компаний, ходивших как инофлажники. Через три года перешел капитаном на пассажирское судно «Витязь», на котором выполнил за три года 95 рейсов на линии Новороссийск – Стамбул.

И вот как-то раз неожиданно для себя получаю приглашение на работу заместителем капитана порта Новороссийск. Так начался третий этап в жизни. Еще, помню, приглашали начальником морской академии – бывшее НВИМУ, в котором учился. Конечно, отказался: я же не педагог и не ученый. А на «берег» согласился потому, что к тому времени уже и наплавался, и насучался по семье, да и двое сыновей требовали участия отца в воспитании. К тому же будущая работа привлекла тем, что не предполагала отрыва от моря.

В первый же год на мою долю выпало два пренеприятных события. 28 мая 1997 года в результате повреждения грузовой магистрали на нефтебазе Шесхарис в море вытекло около 1500 тонн сырой нефти. Ликвидация последствий этой аварии вылилась в колоссальную трехнедельную операцию. Был создан штаб, руководивший операцией по очистке моря, береговой линии на протяжении многих километров. В штабе я отвечал за район непосредственно нефтегавани Шесхарис. Эта операция, насколько мне известно, была самой сложной и масштабной во всей России. Нефть тогда попала на все окрестные пляжи, во внутреннюю акваторию порта и ее нужно было собрать, утилизировать нефтеостатки и грунт. И все это было сделано в очень сжатые сроки. Для себя все это считаю непредвиденным и непредсказуемым крещением.

Второе ЧП – сильнейший шторм в декабре того же года, когда скорость северо-восточного ветра достигала 65 м/с, да еще при температуре воздуха минус 21° С. Три дня мы боролись со стихией, но при этом не потеряли ни одного судна, не допустили ни одной серьезной аварии. В тот норд-ост в порту упали 8 порталных кранов. Суда отрывало от причалов, но их мощными буксирами вывели на рейд.

До сих пор помню операцию по спасению танкера «Лукоморье». Он стоял кормой к 5-му причалу НСРЗ. Упавшим краном судну перебило все концы и расперло между Восточным молотом и 5-м причалом. Там нам помогли сотрудники МЧС, которые, используя свое оборудование, могли пробираться по обледеневшей палубе и скалывать лед.



В итоге мы выстояли, сумели спасти флот, причалы. Конечно, повреждения были, но незначительные. Тогда я был уже капитаном порта и постоянно объезжал все районы порта, возглавлял все спасательные операции. После шторма провели разбор ситуации и сделали выводы, которые помогали в дальнейшем предсказывать штормовые явления, получать данные, на которых основываются решения капитана порта о своевременности отвода судов, постановке дополнительных креплений и т.д. Конечно, сейчас в порту многое изменилось в сравнении с тем временем 20-летней давности.

**«МП»: Каким было принятое Вами «хозяйство» и что оно представляет собой сегодня? Понятно, прошло два десятка лет, но все же какова идеология перемен, какие можете привести примеры?**

– «Хозяйство» было, честно говоря, запущенным и неразвитым. Хотя люди, работавшие в порту и в службе капитана морского порта, обладали знаниями, опытом, навыками. Но система управления безопасностью в те годы не была выработана самой службой капитана порта, потому что она входила в состав пароходства и подчинялась его руководителю.

Сегодня же мы самостоятельная организация и развиваемся по соб- >>>



ственным программам. Мы делаем то, что именно нам нужно, например, проводим политику, основанную на взаимодействии с наукой. Прежде чем принять решение, серьезно прорабатываем с научной точки зрения тенденции, концепции, рассчитываем, какие нужны наблюдения, приборы, транспортные средства и специалисты.

Это нужно, прежде всего, для того, чтобы обеспечить профилактическую работу, которая является основополагающей в обеспечении безопасности мореплавания. Если же не уделять внимания, причем постоянного, профилактике, а реагировать только на ситуации, то ни о какой безопасности не может быть и речи.

Наладили партнерские связи с Государственным морским университетом им. Ф.Ф.Ушакова, где есть прекрасные специалисты, ученые, которые выполняют для нас различные изыскания, разработки, рекомендации. Благодаря этому сотрудничеству, за 20 лет имеем 28 инновационных разработок, а 22 из них внедрены, причем впервые в морской отрасли.

Вот некоторые из них. Впервые в порту Новороссийск была создана, установлена и до сих пор работает система автоматического сбора гидрометеорологической информации. Мы имеем такую систему, которая позволяет с точностью до 3 часов определить наступление штормовой погоды и с точностью до 1 часа оставлять суд-

но у причала с тем, чтобы потом его отвести либо закрепить, чтобы не допустить повреждения.

Впервые в стране в нефтегавани Шехарис установлена система лазерной швартовки крупнотоннажных судов. Кстати, мне довелось активно участвовать в этой разработке, по ней впоследствии написал и защитил диссертацию на звание кандидата технических наук. Установленное оборудование позволяет контролировать скорость сближения крупнотоннажного танкера с причалом в сантиметровом диапазоне, обеспечивать данной информацией капитана судна, лоцмана и диспетчера терминала. В результате значительно снизились риски навалов судов на причалы, вероятность их, прямо скажем, практически сведена к нулю.

Впервые в отрасли в порту Новороссийск с 2008 года начат мониторинг поверхностных вод с помощью спутникового зондирования. АМП Черного моря на изыскания в этой области заключила договор с компанией «Сканэкс», и, совместив данные с портовой системой АИС и их спутником связи, наши специалисты научились контролировать несанкционированные сбросы вод с судов в море, выявлять нарушителей, сообщать в порт захода этого судна или в страну принадлежности, информировать судовладельца и принимать меры к нарушителям.

Идентификация судов, причастных к загрязнению, осуществляется

совмещением спутниковых отображений с картой движения судов по данным автоматизированной идентификации судов (АИС). Сейчас это делают уже многие. Европейское агентство по морской безопасности создало аналогичный сервис на платформе Clean Sea Net. Но европейцы к этому пришли в 2012 году, а мы четыре годами раньше.

С 2002 года мониторим биологическое состояние воды в Цемесской бухте. У нас есть договор с Южным научным центром РАН на проведение этих исследований, первых в стране. Разработали систему, которая позволяет ежегодно совместно с учеными РАН проводить мониторинг как донных отложений, так и всей воды бухты и определять ее биохимический состав. Благодаря практической работе, проводимой на основе этих исследований, биохимический состав воды в бухте улучшился в 7 раз!

В порту Новороссийск опять же впервые в стране заработала лаборатория по определению плотности балластных вод на основе конвенции Международной морской организации BWC 2004. Согласно конвенции все приходящие в Новороссийский порт суда должны на удалении 100 миль сменить балластные воды. Если судно по каким-либо причинам не сменит балласт, мы все равно установим это.

Тем более скоро обязательной станет не только его смена, но и принудительная обработка балласта. Смена

балласта — это один уровень защиты, принудительная обработка — еще более действенный. Таким образом, достигнем высокой степени чистоты воды в бухте. И это при кратном увеличении судозаходов и росте грузооборота порта.

Новороссийский порт крупнейший в России по грузообороту и третий в Европе после Роттердама и Гамбурга. Естественно, капитан порта активно участвует в работе Международной ассоциации капитанов морских портов. На этих встречах не только есть чему поучиться, что перенять, но и поделиться своими решениями. Тем более здесь поднимаются глобальные вопросы взаимодействия, введения новых документов, предложения для ИМО по изменению международных конвенций, упрощению судоходства, улучшению жизни и труда моряков, борьбе с недобросовестными судовладельцами. Ассоциация готовит обращения в ООН, в ИМО, во все Меморандумы, в ЕС. Российские капитаны — их в Ассоциации порядка 11 человек — одни из самых активных.

К примеру, в 2004 году в Бремене на Ассоциации я представлял доклад об организации безопасной швартовки крупнотоннажных судов в порту Новороссийск. Представленная работа была издана в 12 томах и легла в основу деятельности нашей лоцманской службы. В этой работе с применением тренажерного моделирования для каждого из 80 причалов порта Новороссийск разработаны безопасные схемы швартовки, стоянки и отшвартовки судов, в том числе и маневрирования на портовой акватории. Мы выступали также в 2010 году на сессии Ассоциации в Санкт-Петербурге по ледовой проводке в северных морях.

**«МП»: Расскажите, как Администрация обеспечивает безопасность при переработке в черноморских портах опасных грузов, ведь это одно из важных направлений работы АМП.**

— В 2000 году в Службе капитана морского порта Новороссийск была впервые в Российской Федерации создана система мер профилактики и обеспечения безопасности транспортировки опасных грузов в морском порту. Реализована в соответствии с современными рекомендациями ООН и ИМО. Создана система контроля перевалки импортных и экспортных опасных грузов, проведено обучение всего персонала, внедрен автоматизированный программный комплекс, позволяющий в режиме реального времени контролировать опасные грузы, нахождение и перевалку всех

грузов во всех наших 11 портах. Ведь к опасным грузам относятся все нефтеналивные, аммиачная селитра, сера, уголь и многие другие, — всего около 250 наименований. Опасные грузы формируют риски возникновения ЧС.

Каждая партия опасного груза, прежде чем она завозится в порт, изучается нашими специалистами, и разрешение на ввоз дается капитаном порта. Без такого разрешения никакой груз в порт никогда не попадает. И ни один груз не допускается к погрузке на судно без анализа его транспортных документов, характера, свойств упаковки, условий безопасной погрузки. Специалисты ИГПК осуществляют контроль за перемещением опасных грузов круглосуточно.

Мы отслеживаем состояние опасных грузов, находящихся на хранении непосредственно в портах, на причалах и судах, следим за опасными факторами грузов, отслеживаем соблюдение требований по маркировке контейнеров, соблюдение требований к упаковке. То есть ведется обычная профилактическая работа с целью не допустить несанкционированный ввоз и погрузку на суда, своевременно установить угрозы ЧС и принять необходимые меры к их предупреждению.

Работа колоссальная — никто подобного в портах ранее этого не делал. Опыт АМП Черного моря был распространен во всех морских портах России.

**«МП»: Как сегодня разграничены полномочия АМП и служб капитанов портов, нет ли пересечения функций, дублирования?**

— Властные полномочия смоделированы в виде пирамиды с вершиной АМП. Ей подчиняются 10 филиалов и 11 портов. Новороссийский порт входит обособленным подразделением в состав Администрации. И я, как руководитель АМП, не имею никакой распорядительности в отношении капитанов портов по вопросам безопасности мореплавания. Моя обязанность — обеспечить их всем необходимым для организации и проведения аварийно-спасательных работ, тушения пожаров, подбора для них специалистов, спецтехники, спецодежды. Словом, Администрация решает прежде всего вопросы обеспечения функционирования служб капитанов морских портов.

Кроме того, обязанность АМП — проводить юридическое сопровождение решения спорных вопросов, возникающих довольно часто у

служб капитанов портов. Особенно это связано со случаями незаконных задержаний судов. Много также имущественных споров, финансовых, бухгалтерских проблем, контроля за сбором и расходованием средств. Так что дублирования абсолютно нет.

АМП не вмешивается в компетенцию капитана морского порта, мы не идем с целью контроля ни в порт, ни на судно. Но если буду мимо проходить и опытным капитанским глазом увижу непорядок, естественно, приму меры. Стараюсь привить всем сотрудникам корпоративное сознание, чувство личной ответственности за порядок в порту. За 20 лет научились не разделять на мое и не мое, а нести общую ответственность за все, что происходит в порту.

**«МП»: Одна из ключевых задач службы капитана морского порта — обеспечивать безопасность мореплавания в порту и на подходах к нему, но также существуют и обязанности по обеспечению транспортной безопасности. Как соотносятся эти две функции между собой и какое отношение капитан порта имеет к транспортной безопасности? Насколько свойственны ему задачи последней?**

— Обеспечение транспортной безопасности относительно недавно назначенная функция капитана морского порта, он несет за нее ответственность в акватории порта. Если внимательно вникнуть в существующее законодательство, то законодатель строго Законом о транспортной безопасности возложил ответственность на хозяйствующие субъекты, выполнение норм регламента, которые им прописаны. Да, в какой-то части мы здесь ведем контроль. Принимаем меры предупреждения и пресечения незаконных передвижения и нахождения на акватории порта морских и иных судов, взаимодействуем в этом с подразделениями силовых ведомств.

Угрозы безопасности в морском порту определяются признаками угроз безопасности мореплавания, руководствуясь рисками угроз актов незаконного вмешательства, мы обязаны охраняться, защищаться, участвовать во всех координационных советах, оперативных штабах, в формировании эффективных мер и условий, способствующих минимизации последствий.

Во исполнение законодательства вся информация об угрозах безопасности немедленно должна направляться капитану морского порта, для этого созданы условия и алгоритм >>>



получения сведений посредством всевозможных средств, создан четкий алгоритм передачи информации и взаимодействия, но, к сожалению, современное законодательство и подзаконные нормативные акты еще не совершенны. Многие положения законов не обеспечены подзаконными актами и нормативными документами в области обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта, что не позволяет эти положения реализовать.

Вместе с тем, подразделениями АМП Черного моря реализованы все действующие положения и требования, в том числе международных норм. Персонал служб капитанов морских портов прошел соответствующие проверки, подготовку и имеет практические навыки, неоднократно успешно действовали в реальных ситуациях, на учениях и тренировках.

**«МП»:** *Есть еще конвенционная ответственность участников транспортного процесса, которую Вы должны направлять в нужное русло ...*

— Вы имеете в виду конвенционную ответственность за соблюдение мер охраны со стороны капитанов судов? Да, в этом плане с судами обеспечивается надлежащее взаимодействие, отрабатывается поступающая информация в обеспечение установленных уровней охраны и безопасности.

Кроме того, экипаж каждого судна взаимодействует с силами транспортной безопасности терминалов.

Морские терминалы руководствуются планами транспортной безопасности, являющиеся планами охраны, а суда — планами охраны судов.

Службами капитанов морских портов принимаются надлежащие меры контроля, установленные главой XI-2 МК СОЛАС-74, осуществляется текущий мониторинг соблюдения мер охраны, контроль за обеспечением установленного уровня охраны.

**«МП»:** *Изменилась ли работа АМП после вхождения в ее структуру крымских морских портов?*

— Естественно, изменилась. Сейчас наш штат насчитывает 672 человека, что на 200 с лишним человек больше. Нагрузка, конечно же, возросла.

В каждом порту, за исключением Новороссийска, мы организовали филиал, позаботились о помещениях, ремонте, оснащении техникой, оборудованием, связью, транспортом.

Не менее одного раза в квартал лично посещаю каждый филиал ...

**«МП»:** *Вы опытный руководитель, профессионал высокого уровня. На Ваш взгляд, в чем секрет успеха руководителя?*

— Залог успеха любого руководителя — умение так организовать работу заместителей, помощников, специалистов, чтобы сплотить их в коллектив единомышленников, чтобы они могли в любой ситуации находить верные решения, брать на себя ответственность, чтобы руководитель на

каждого своего подчиненного смог положиться как на самого себя.

**«МП»:** *В завершении интервью хотелось бы спросить, что бы Вы еще отметили, оглядываясь на пройденный жизненный путь, повторили бы еще снова? И какой день Вы считаете самым счастливым в своей жизни?*

— Я очень рад, что 20 лет жизни посвятил этой работе. Считаю, что всегда был полезен, и этим горжусь, потому что сделал много нужного людям, своей стране.

Окажись в машине времени и став снова молодым, на вопрос: «Повторил бы все прожитое снова?» — не задумываясь, ответил бы: «Да, только сделал бы все еще лучше».

В нашей морской отрасли по достоинству оценивают специалистов, руководителей. Если человек полезен, эффективен, способен качественно выполнять все ему порученное, если не подводит, то, естественно, его и ценят по этим деловым качествам.

Для себя же я давно вывел формулу: все будет так, как будет. Будущего никто не отменял, как, кстати, и прошедшего. А каким это будущее будет — зависит от нас самих.

А самый счастливый день в жизни для меня — это когда получил диплом капитана дальнего плавания. Это звание для меня самое высшее и самое почетное. На похоронах отца, военного моряка, в 1986 году я дал обещание, что стану капитаном дальнего плавания. И я его выполнил! ■

# Журнал «Транспортное дело России»

Издается с 1998 года. Входит в Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук, Высшей аттестационной комиссии (ВАК) при Минобрнауки России.



**Порядок направления, рецензирования  
и опубликования научных статей:**  
[www.morvesti.ru/izdaniya/tdr/index.php](http://www.morvesti.ru/izdaniya/tdr/index.php)

**Контакты:**

105187, Москва, Окружной проезд, д. 15  
Тел./факс: (495) 366-62-55, тел.: (495) 763-54-20  
E-mail: [morvesti@morvesti.ru](mailto:morvesti@morvesti.ru)    [www.morvesti.ru](http://www.morvesti.ru)

# ВСЕ ГРУЗЫ РОССИИ

## Обзор перевозок грузов через морские порты России, Балтии, Украины и Финляндии за 9 месяцев 2020 года

**О**бзор содержит справочно-аналитические материалы, необходимые для постоянного мониторинга структуры грузопотоков внешнеторговых и каботажных грузов и выработки своевременных рекомендаций участникам транспортного процесса, направленных на увеличение и оптимизацию загрузки российской транспортной системы.

В настоящей работе выполнен анализ перевозок грузов через морские порты России в разрезе по морским бассейнам, а также анализ перевоз-

ок внешнеторговых грузов России через порты стран Балтии, Украины и Финляндии за 9 месяцев 2020 года в сравнении с аналогичным периодом 2019 года.

В обзоре представлен анализ контейнерооборота в морских портах за 9 месяцев 2020 года в сравнении с 9 месяцами 2019 года по портам и терминалам.

Также представлен анализ прибытия в порт и отправления из порта грузов по видам транспорта.

### ПЕРЕВОЗКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ

Всего за 9 месяцев 2020 года перевезено российских грузов через морские порты России, стран Балтии, Украины и Финляндии 634,5 млн т, что на 4,3% меньше, чем за тот же период прошлого года. Из них: сухогрузов перевезено 318,2 млн т (+1,0%), наливных – 316,3 млн т (-9,1%).

Объем перевозок грузов через морские порты России составил 611,5 млн т (-2,7%), в том числе сухогрузы – 295,7 млн т (+5,2%), наливные – 315,8 млн т (-9,0%). Внешнеторговых грузов перевезли 553,7 млн т (-2,3%) (табл. 1).

Объем перевозок российских грузов через морские порты стран Балтии, Украины и Финляндии составил 23,0 млн т (-34,1%), в том числе сухогрузов – 22,5 млн т (-33,6%), наливных – 0,5 млн т (-49,2%).

### ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ В РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО БАССЕЙНАМ

Объем перевалки грузов в морских портах России за 9 месяцев 2020 года сократился на 2,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 611,5 млн т. Объем перевалки по наливным грузам сократился на 9,0% и составил 315,7 млн т, в то же время по сухогрузам объем увеличился на 5,2% и соста-

ТАБЛИЦА 1. ПЕРЕВОЗКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА (МЛН ТОНН)

	9 МЕСЯЦЕВ 2019 г.	9 МЕСЯЦЕВ 2020 г.	9 МЕСЯЦЕВ 2019 г./ 9 МЕСЯЦЕВ 2020 г., %	± МЛН Т
<b>ПОРТЫ РОССИИ, БАЛТИИ, УКРАИНЫ</b>				
ВСЕГО	663,1	634,5	95,7%	-28,6
СУХОГРУЗЫ	315,1	318,2	101,0%	3,1
НАЛИВНЫЕ	348,0	316,3	90,9%	-31,7
<b>ПОРТЫ РОССИИ</b>				
ВСЕГО	628,2	611,5	97,3%	-16,7
СУХОГРУЗЫ	281,2	295,7	105,2%	14,5
НАЛИВНЫЕ	347,0	315,8	91,0%	-31,2
ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ	566,6	553,7	97,7%	-12,9
СУХОГРУЗЫ	258,7	270,6	104,6%	11,9
НАЛИВНЫЕ	307,9	283,1	91,9%	-24,8
<b>ПОРТЫ БАЛТИИ И УКРАИНЫ</b>				
ВСЕГО	34,9	23,0	65,9%	-11,9
СУХОГРУЗЫ	33,9	22,5	66,4%	-11,4
НАЛИВНЫЕ	1,0	0,5	50,8%	-0,5

вил 295,8 млн т (табл. 2, рис. 1). Рост грузооборота по сухогрузам прежде всего обусловлен положительной динамикой перевалки зерна на 22,2%, каменного угля – на 4%, руды – в 1,5 раза, минеральных удобрений – на 2,8%, а также незначительным приростом объемов перевалки черных металлов на 0,8% и грузов в контейнерах – на 0,9%.

В то же время уменьшились объемы перевалки лесных грузов на 10,0%, цветных металлов – на 13,0%, грузов на пароме – на 6,3%.

Объем перевалки наливных грузов сократился по всей номенклатуре грузов, кроме объемов по перевалке пищевых наливных грузов (+15,0%). Сокращение объемов перевозок наливных грузов вызвано снижением перевозок сырой нефти на 13,3%.

Грузооборот морских портов по направлениям показывает, что объемы снизились по всем направлениям, кроме сухогрузов в экспортном и каботажном направлениях. Доля экспортных грузов составляет 78,6% от общего грузообо-

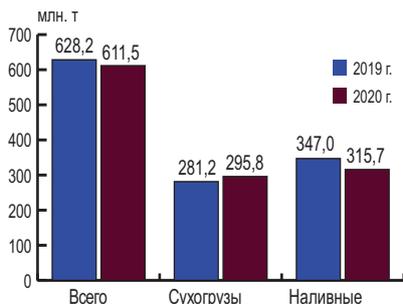


РИС. 1. ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ

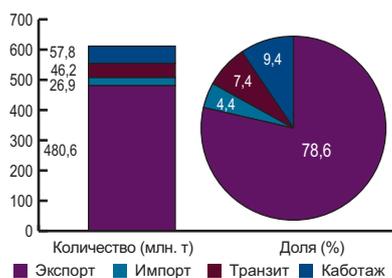


РИС. 2. ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ В РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО ВИДАМ ПЕРЕВОЗОК



РИС. 3. ДОЛЯ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ В РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО БАССЕЙНАМ



рота портов, импортных – 4,4%, транзитных – 7,6%, каботажных – 9,4% (рис. 2).

Доля перегрузки от общего грузопотока в Арктическом бассейне составила 11,7%, в Балтийском – 29,6%, Азово-Черноморском – 30,3%, Каспийском – 1,0% и Дальневосточном – 27,4% (табл. 3, рис. 3).

В Арктическом бассейне в морских портах перегружено 71,45 млн т (-9,1%). В Балтийском бассейне объем перевалки грузов – 181,14 млн т (-6,2%). Объем перевалки грузов в морских портах Азово-Черноморского бассейна сократился на 3,2% и составил 185,45 млн т. Грузооборот морских портов Каспийского бассейна увеличился и составил 6,17 млн т (+11,3%). В Дальневосточном бассейне переработка грузов увеличилась на 4,9%, до 167,27 млн т (рис. 4).

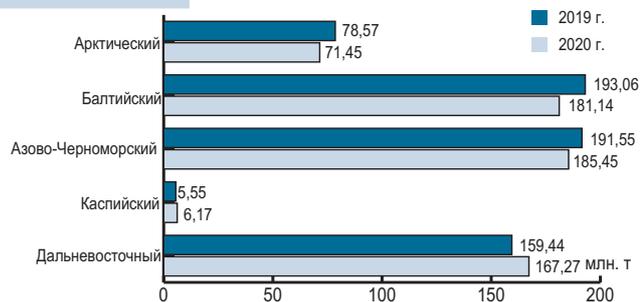


РИС. 4. ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ В РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО БАССЕЙНАМ

### Грузооборот морских портов Арктического бассейна

По итогам работы 9 месяцев 2020 года грузооборот морских портов Арктического бассейна по сравнению с тем же периодом прошлого года сократился на 9,1% и составил 71,45 млн т (табл. 4). Из них объем перевалки сухогрузов составил 21,89 млн т (-6,7%), наливных грузов составил 49,56 млн т (-10,1%) (рис. 7).

Объем перевалки сухогрузов сократился за счет угля (-24,6%), минеральных удобрений

(-14,8%), цветных металлов (-3,9%), грузов в контейнерах (-4,3%), в то же время увеличились объемы перевалки руды (+59,6%), лесных грузов (+14,4%), прочих навалочных (+49,5%).

Сокращение объемов перевалки угля и минеральных удобрений вызвано аварией железнодорожного моста в направлении порта Мурманск.

По наливным грузам сократилась перевалка сырой нефти (-12,6%), нефтепродуктов

(-31,6%), в то же время перевалка сжиженного газа увеличилась (+2,0%).

Доля перегрузки экспортных грузов в Арктическом бассейне составляет 63,2%, импортных – 0,4%, каботажных – 36,4%. Сократился объем грузопереработки в портах Мурманск на 10,7%, до 41,4 млн т; Варандей – на 29,5%, до 3,79 млн т; Дудинка – на 5,4%, до 1,0 млн т; Кандакша – на 63,8%, до 0,68 млн т. Вырос грузооборот портов Архангельск на 16,9%, до 2,41 млн т; Сабетта – на 0,7%, до 20,83 млн т.

ТАБЛИЦА 4. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ, АРКТИЧЕСКИЙ БАССЕЙН (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019
<b>СУХОГРУЗЫ</b>															
РУДА	2174	3470,5	159,6	1867	3224,7	172,7	307	245,8	80,1						
УГОЛЬ, КОКС	14710,3	11095,4	75,4	14403,4	10777,3	74,8							306,9	318	103,6
ХИМ. И МИН. УДОБРЕНИЯ	2507,5	2386,8	95,2	2507,5	2386,8	95,2									
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	431,7	645,4	149,5	42,2	16,1	38,2	1,5						388	629,3	162,2
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	19823,5	17598,1	88,8	18820,1	16405	87,2	308,5	245,8	79,7				694,9	947,3	136,3
САХАР		7,5												7,5	
ПРОЧИЕ НАСЫПНЫЕ		28,8												28,8	
ИТОГО НАСЫПНЫЕ		36,3												36,3	
ЛЕСНЫЕ	412,4	471,8	114,4	407,1	461,6	113,4							5,2	10,2	195,1
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	104,2	189,1	181,5							1,6			104,2	187,5	180
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	589,9	566,7	96,1	328,1	326,8	99,6							261,8	239,9	91,6
МЕТАЛЛОЛОМ	103,8	127,4	122,7	81,4	124,7	153,2							22,4	2,7	12
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	106,9	187,6	175,5										106,9	187,6	175,5
РЕФГРУЗЫ	165,2	168,2	101,8	25,8	31,7	122,8	2,2	2,6	117,5				137,2	133,9	97,6
РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	165,2	168,2	101,8	25,8	31,7	122,8	2,2	2,6	117,5				137,2	133,9	97,6
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	641,8	1083,6	168,8	76,8	105,7	137,7	23,7	4,7	20		0,9		541,4	972,3	179,6
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	1711,9	2322,6	135,7	512,1	588,9	115	25,9	8,9	34,5		0,9		1173,9	1723,9	146,9
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	1520,8	1456,2	95,7	15,8	17,1	107,8	1	14,6					1504	1424,5	94,7
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	23468,6	21885	93,3	19755,2	17472,5	88,4	335,3	269,3	80,3		0,9		3378	4142,2	122,6
<b>НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ</b>															
НЕФТЬ	38505,4	33637,3	87,4	13763,8	12080,5	87,8					0,1		24741,6	21556,7	87,1
НЕФТЕПРОДУКТЫ	2976,3	2037,1	68,4	2677	1751,8	65,4							299,4	285,3	95,3
ХИМИЧЕСКИЕ	6,7							6,7							
СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ	13615,7	13885,9	102	13615,7	13885,9	102									
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	55104,2	49560,4	89,9	30056,5	27718,2	92,2	6,7				0,1		25041	21842	87,2
ИТОГО	78572,7	71445,3	90,9	49811,6	45190,8	90,7	342	269,3	78,7		1		28419,1	25984,2	91,4

### Грузооборот морских портов Балтийского бассейна

По итогам работы за 9 месяцев 2020 года грузооборот морских портов Балтийского бассейна сократился на 6,2% и составил 184,14 млн т (табл. 5). Из них объем перевалки сухогрузов составил 81,74 млн т (-1,8%), наливных грузов – 99,4 млн т (-9,5%).

Объем перевалки сухогрузов уменьшился за счет грузов в контейнерах (-4,7%), цветных металлов (-32,0%), рефгрузов (-10,0%), лесных

грузов (-32,8%), прочих навалочных (-4,5%). Незначительно сократились перевозки угля (-0,4%) и минеральных удобрений (-0,4%). В то же время увеличился объем перевалки черных металлов (+7,4%), руды (+21,3%).

Объем перевалки наливных грузов сократился за счет сырой нефти на 21,7%, сжиженного газа – на 41,0%, пищевых грузов – на 15,5%. В то же время увеличился объем перевалки нефтепродуктов на 5,9% и химических грузов на 31,7%. Анализ грузооборота по направлениям

показывает, что основная доля перегрузки грузов приходится на экспорт – 89,3%, на импорт приходится 8,1%, каботаж и транзит составляют лишь 1,6% и 1,0% соответственно.

В Балтийском бассейне сократился объем погрузочно-разгрузочных работ во всех портах: Усть-Луга – до 76,6 млн т (-1,1%), Приморск – до 38,4 млн т (-18,3%), Большой порт Санкт-Петербург – до 44,3 млн т (-1,5%), Калининград – до 7,9 млн т (-6,0%), Высоцк – до 13,5 млн т (-5,7%).

ТАБЛИЦА 5. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ, БАЛТИЙСКИЙ БАССЕЙН (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019
<b>СУХОГРУЗЫ</b>															
РУДА	591,1	716,7	121,3	55,6	67,8	121,9	535,5	648,9	121,2						
УГОЛЬ, КОКС	31858	31726,4	99,6	31825,9	31702,3	99,6	32,1	24,1	75,2						
ХИМ. И МИН. УДОБРЕНИЯ	9093,2	9060,1	99,6	9074,1	9056,6	99,8	4,2	3,5	83,3	14,9					
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	3456,2	3301,4	95,5	1259	1054,9	83,8	491,9	532,2	108,2	1705,3	1714,2	100,5			
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	44998,4	44804,5	99,6	42214,6	41881,6	99,2	1063,6	1208,8	113,6	1720,2	1714,2	99,7			
ЗЕРНО	674,1	560,8	83,2	671,6	541,7	80,7	2,5	19,1							
САХАР	15,2						15,2								
ПРОЧИЕ НАСЫПНЫЕ	2429,5	2384,7	98,2	584,3	674,6	115,5	1807	1674,8	92,7				38,2	35,3	92,4
ИТОГО НАСЫПНЫЕ	3118,8	2945,5	94,4	1255,8	1216,3	96,9	1824,7	1693,9	92,8				38,2	35,3	92,4
ЛЕСНЫЕ	782,4	525,8	67,2	782,4	525,7	67,2							0	0	100
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	4413,1	4739	107,4	4135,7	4589	111	232	98,1	42,3				45,5	51,9	114,2
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	1052,9	715,8	68	1007,6	672,6	66,8	45,3	43,2	95,3						
МЕТАЛЛОЛОМ	1301,4	1403,5	107,8	1301,4	1402,3	107,8			1,2						
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	1220,6	1251,3	102,5	1114,8	1159,3	104	97,4	85	87,3				8,4	7	82,5
РЕФГРУЗЫ	960,6	864,8	90				913,5	807,4	88,4				47,1	57,4	121,8
РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	302,9	259,8	85,8				255,8	202,4	79,1				47,1	57,4	121,8
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	1288,1	1084,6	84,2	1035,3	878,4	84,8	251,3	204,6	81,4				1,5	1,6	108,7
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	10236,7	10059,1	98,3	8594,7	8701,7	101,2	1539,5	1239,5	80,5				102,5	117,9	115
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	22059	21016,9	95,3	11324,4	11109,6	98,1	10734,5	9907,4	92,3				0,1		
ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	1132,4	1561,4	137,9	13,6			20,5	0,7	3,4				1098,4	1560,7	142,1
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (РО-РО)	933,5	828,6	88,8	290,6	288,8	99,4	642,6	539,8	84				0,2		
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	83261,1	81741,8	98,2	64476,2	63723,6	98,8	15825,4	14590,1	92,2	1720,2	1714,2	99,7	1239,3	1713,8	138,3
<b>НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ</b>															
НЕФТЬ	57253	44845,8	78,3	57253	44845,8	78,3									
НЕФТЕПРОДУКТЫ	49860,4	52785	105,9	48298	51505,2	106,6							1562,4	1279,8	81,9
ПИЩЕВЫЕ	607,5	513,3	84,5	573,4	501,4	87,4	34,1	11,9	34,9						
ХИМИЧЕСКИЕ	47,7	62,7	131,7	3,1	9,7		44,6	53	118,8						
СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ	2027,6	1196	59	2027,6	1196	59									
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	109796,2	99402,8	90,5	108155,1	98058,1	90,7	78,7	64,9	82,5				1562,4	1279,8	81,9
ИТОГО	193057,3	181144,5	93,8	172631,3	161781,6	93,7	15904,1	14655	92,1	1720,2	1714,2	99,7	2801,7	2993,6	106,9

### Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна

По итогам работы за 9 месяцев 2020 года грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,2% и составил 185,45 млн т. Объем перевалки сухогрузов составил 79,63 млн т (+12,6%), наливных – 105,82 млн т (-12,4%) (табл. 6).

Объем перевалки сухогрузов увеличился за счет увеличения объемов перевалки зерна (+23,2%), угля (+25,3%), минеральных удобрений (+23,6%), грузов в контейнерах (+0,1%), руды (+63,5%). В то же время сократился объем перевалки черных металлов (-7,5%), цветных металлов (-10,2%), грузов на пароме (-34,9%). Объем перевалки наливных грузов сократился за счет сырой

нефти (-14,7%), нефтепродуктов (-10,7%), сжиженного газа (-34,2%), химических грузов (2,4%). В то же время наблюдается положительная динамика перевалки пищевых грузов наливом (+31,6%).

Анализ грузооборота по направлениям показал, что доля экспорта составляет 67,6%, импорта – 2,8%, транзита – 21,9% и каботаж – 7,7%.

>>>

ТАБЛИЦА 6. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ, АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ БАССЕЙН (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019
<b>СУХОГРУЗЫ</b>															
РУДА	2615,6	4277,8	163,5	2392,2	3977,3	166,3	223,4	104	46,6						185,8
УГОЛЬ, КОКС	11537,8	14460,9	125,3	10833,6	13849,9	127,8	3,7						2,4	700,5	608,6 86,9
ХИМ. И МИН. УДОБРЕНИЯ	2091,4	2585,5	123,6	2005,9	2072,3	103,3				16,1			13,5	85,5	483,6
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	3169,2	2906,6	91,7	1859,9	2330,4	125,3	284,7	252,9	88,8					1024,6	323,3 31,6
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	19414,1	24230,8	124,8	17091,6	22229,9	130,1	511,9	373	72,9				26,5	1810,6	1601,3 88,4
ЗЕРНО	26021,5	32069,8	123,2	22023,3	26092,7	118,5	8,7	35,2		165,5	3,3	2	3824	5938,6	155,3
САХАР	494	60,9	12,3		1,8		32,1			461,9	59,1	12,8			
ПРОЧИЕ НАСЫПНЫЕ	1353,6	1912,3	141,3	1147,5	1589,5	138,5				5,9				206,1	316,9 153,8
ИТОГО НАСЫПНЫЕ	27869,1	34043	122,2	23170,8	27684	119,5	40,8	41,1	100,7	627,4	62,4	9,9	4030,1	6255,5	155,2
ЛЕСНЫЕ	247,3	150,1	60,7	247,3	150,1	60,7									
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	10948	10121,5	92,5	10845	9994,6	92,2	48,6	72	148,2				0,2	54,4	54,8 100,7
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	1127,9	1012,7	89,8	994,2	907,7	91,3				133,7	105	78,5			
МЕТАЛЛОЛОМ	466	325,2	69,8	456,9	321,4	70,3	6,9							2,1	3,7 177,2
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	650,9	614,7	94,4	179,1	101,8	56,8	445,2	511,1	114,8	2,8	1	37,4	23,8	0,8	3,4
РЕФГРУЗЫ	72,2	133,7	185,1	0	0,1	250	57,7	118	204,4					14,5	15,7 108
РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	14,5	15,7	108	0	0	100								14,5	15,7 108
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	1379,8	1263,2	91,6	388,4	419,5	108	522,9	576,5	110,3	3,2	2	62,7	465,3	265,2	57
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	14644,7	13471	92	12863,6	11745,1	91,3	1081,3	1277,5	118,1	139,7	108,2	77,5	560,1	340,1	60,7
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	6526,6	6536,2	100,1	3360,2	3535	105,2	3154,5	2996,4	95	3,4	0,9	27	8,6	3,9	45,2
ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	1681	1094,8	65,1				2,7							1678,3	1094,8 65,2
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (РО-РО)	329,8	100,8	30,6	4	3,5	89,4	31,9	22,5	70,8				294	74,7	25,4
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	70712,6	79626,7	112,6	56737,4	65347,7	115,2	4823	4710,5	97,7	770,4	198	25,7	8381,8	9370,4	111,8
<b>НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ</b>															
НЕФТЬ	7066,2	60271,8	85,3	29080,9	20730,1	71,3				41585,3	39515,4	95			26,4
НЕФТЕПРОДУКТЫ	46496,8	41528	89,3	39277,3	35953,3	91,5				1276,5	719,1	56,3	5943,1	4855,6	81,7
ПИЩЕВЫЕ	2005,4	2638,3	131,6	1506,8	2152,2	142,8	497,1	485,9	97,7					1,5	0,3 17,1
ХИМИЧЕСКИЕ	902,7	880,9	97,6	859,3	843,7	98,2								43,4	37,2 85,7
СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ	767,4	504,6	65,8	498,5	264	53				194,6	173,9	89,4	74,3	66,7	89,8
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	120838,6	105823,6	87,6	71222,8	59943,3	84,2	497,1	485,9	97,7	43056,4	40408,4	93,8	6062,2	4986,1	82,2
ИТОГО	191551,2	185450,3	96,8	127960,3	125291	97,9	5320,2	5196,4	97,7	43826,8	40606,4	92,7	14443,9	14356,5	99,4

Снизился грузооборот портов: Новорос-сийск – до 105,38 млн т (-9,7%), Азов – до 5,86 млн т (-7,3%), Темрюк – до 2,83 млн т (-16,1%),

Таганрог – до 2,02 млн т (-5,1%), портов Кры-ма – до 1,85 млн т (-32,7%). Увеличился грузоо-борот портов: Туапсе – до 19,95 млн т (+10,3%),

Тамань – до 15,24 млн т (+40,2%), Ростов-на-Дону – до 12,89 млн т (+8,1%), Ейск – до 3,0 млн т (+6,7%), Кавказ – до 16,2 (+0,7%).

### Грузооборот морских портов Каспийского бассейна

По итогам работы за 9 месяцев 2020 года грузооборот морских портов Каспийского бассейна увеличился по сравнению с аналогичным периодом на 11,3% и составил 6,17 млн т (табл. 7). Из них объем перевалки сухогрузов увеличился на 25,3% и составил 2,64 млн т,

объем перевалки наливных увеличился на 2,7% и составил 3,53 млн т.

Объем перевалки сухогрузов увеличился за счет зерна – на 22,7%, черных металлов – на 70,8%, лесных грузов – на 23,6%, тарно-штучных – на 11,3%.

Перевалка наливных грузов увеличилась за счет транзита сырой нефти из Казахстана на 4,5%.

Анализ грузооборота по видам перевозок показал, что доля экспорта составляет 36,8%, импорта – 7,0%, транзита – 52,5%, каботаж – 3,7%.

Объем перевалки грузов порта Махачкала вырос на 11,8%, до 3,83 млн т; Астрахань – на 8,5%, до 1,83 млн т, и Оля – на 18,5%, до 0,51 млн т.

ТАБЛИЦА 7. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ, КАСПИЙСКИЙ БАССЕЙН (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019
<b>СУХОГРУЗЫ</b>															
РУДА	0,5			0,5											
ХИМ. И МИН. УДОБРЕНИЯ	2	21,7		2				1,6			20,1				
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	28,2	34,9	124,1	1				2					27,2	32,9	121,1
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	30,6	56,6	184,9	3,4				3,6			20,1		27,2	32,9	121,1
ЗЕРНО	1257,8	1543,9	122,7	1255,9	1457,4	116							2	86,5	
ПРОЧИЕ НАСЫПНЫЕ	6,6	3,4	52,2				6,6	3,4	52,2						
ИТОГО НАСЫПНЫЕ	1264,4	1547,3	122,4	1255,9	1457,4	116	6,6	3,4	52,2				2	86,5	
ЛЕСНЫЕ	303,2	374,9	123,6	272,2	327,3	120,3							31	47,6	153,3
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	53	90,4	170,8	42,5	69,9	164,3	2,1	10,8					8,4	9,8	117
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	0,5						0,5								
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	235,5	262	111,3	40	26,9	67,1	161,2	201,9	125,2		0,3		34,3	33	96,3
РЕФГРУЗЫ	0,1	5,1											0,1	5,1	
РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	0,1	5,1											0,1	5,1	
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	187,3	266,6	142,3	50,6	56,8	112,3	134,9	200,6	148,7	1,6			0,3	9,2	
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	476,4	624,2	131	133,2	153,6	115,3	298,7	413,2	138,3	1,6	0,3	19,4	43	57,1	132,8
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	28,3	23,8	83,9	11,6	10,2	88	15	12	80,3		0,4		1,7	1	61,3
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (РО-РО)	3,5	12,9		3,5	12,6				0,3						
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	2106,6	2639,8	125,3	1679,9	1961,2	116,7	320,2	432,5	135,1	1,6	20,8		104,9	225,2	214,7
<b>НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ</b>															
НЕФТЬ	3048	3183,7	104,5							3048	3183,7	104,5			
НЕФТЕПРОДУКТЫ		47,3			8,3						39				
ПИЩЕВЫЕ	391,1	302,5	77,3	386	301,3	78,1		1,1			0		5,1	0	0,3
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	3439,1	3533,5	102,7	386	309,6	80,2		1,1		3048	3222,7	105,7	5,1	0	0,3
ИТОГО	5545,6	6173,3	111,3	2065,9	2270,8	109,9	320,2	433,7	135,4	3049,5	3243,6	106,4	110	225,2	204,7

ТАБЛИЦА 8. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ, ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ БАССЕЙН (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019	9 мес. 2019	9 мес. 2020	% 2020/2019
<b>СУХОГРУЗЫ</b>															
РУДА	1305,8	1416,1	108,5	130	190,4	146,4	1015,9	1121,1	110,4				159,9	104,7	65,5
УГОЛЬ, КОКС	74670,6	80830,4	108,2	73927,6	80020,5	108,2	3,7						739,4	809,9	109,5
ХИМ. И МИН. УДОБРЕНИЯ	42,6	66,3	155,6	42,6	66,3	155,6									
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	563	745,4	132,4	439,9	586,5	133,3	15,1	22,9	152				108	136	126
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	76582	83058,2	108,5	74540,1	80863,7	108,5	1034,6	1144	110,6				1007,2	1050,6	104,3
ЗЕРНО	158,5	190,7	120,3	158,5	188,2	118,7								2,5	
ПРОЧИЕ НАСЫПНЫЕ	187,2	147,1	78,6	115,1	105,6	91,7				17,9			72,1	23,6	32,7
ИТОГО НАСЫПНЫЕ	345,6	337,7	97,7	273,6	293,8	107,4				17,9			72,1	26,1	36,2
ЛЕСНЫЕ	2078,6	1919,4	92,3	1664,9	1542,1	92,6							413,7	377,3	91,2
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	4534,1	5066,5	111,7	4468	5010,6	112,1	46,4	17,5	37,7		13,1		19,6	25,3	128,7
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	311,7	385,6	123,7	311,7	378,1	121,3			7,4						
МЕТАЛЛОЛОМ	523,9	424,2	81	506,5	418,7	82,7							17,4	5,6	31,9
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	1185,8	1148,6	96,9	399,9	434,2	108,6	160,8	67,5	42	3,5	12,6		621,7	634,2	102
РЕФГРУЗЫ	601,4	549,4	91,4	11,2	33,3	297,5	0,7	1,6	242,4		0,1		589,5	514,5	87,3
РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	560,2	495,5	88,5	11,2	13,3	119,2	0,7	1,6	242,4		0,1		548,3	480,5	87,6
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	1643	1778,4	108,2	589,4	568,3	96,4	162,5	175,3	107,9	31,1	10,9	35,2	860,1	1023,9	119,1
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	8799,9	9352,7	106,3	6286,6	6843,2	108,9	370,3	269,4	72,7	34,6	36,7	106,2	2108,3	2203,5	104,5
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	11859,1	13338,8	112,5	2745,5	3686,2	134,3	4449,7	4785,8	107,6	745,8	571,3	76,6	3918,1	4295,5	109,6
ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	1856,2	1717	92,5										1856,2	1717	92,5
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (РО-РО)	144,2	126,7	87,9				143,8	123,3	85,8				0,4	3,3	
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	101665,6	109850,6	108,1	85510,8	93228,8	109	5998,4	6340,4	105,7	780,4	608	77,9	9376	9673,3	103,2
<b>НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ</b>															
НЕФТЬ	38393,1	38325,6	99,8	38393,1	38325,6	99,8									
НЕФТЕПРОДУКТЫ	11360,2	10632,9	93,6	4963,2	6095	122,8	15,4	19,1	123,7				6381,5	4518,8	70,8
СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ	8017,4	8456,8	105,5	8017,4	8456,8	105,5									
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	57770,7	57415,3	99,4	51373,7	52877,4	102,9	15,4	19,1	123,7				6381,5	4518,8	70,8
ИТОГО	159436,3	167266	104,9	136884,5	146106,2	106,7	6013,8	6359,5	105,7	780,4	608	77,9	15757,5	14192,2	90,1

### Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна

По итогам работы за 9 месяцев 2020 года грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 4,9% и составил 167,27 млн т (табл. 8). Из них объем перевалки сухогрузов составил 109,85 млн т (+8,1%), наливных грузов – 57,42 млн т (-0,6%).

Объем перевалки сухогрузов увеличился за счет перевалки угля на 8,2%, грузов в контейнерах – на 12,5%, руды – на 8,5%, черных метал-

лов – на 11,7%, цветных металлов – на 23,7%. В то же время снизилась перевалка лесных грузов на 7,7%, рефгрузов – на 8,6% (в том числе рыбы и рыбопродуктов – на 11,5%), металлолома – на 19,0%, грузов на паромов – на 7,5%.

Объем перевалки наливных грузов сократился за счет сырой нефти на 0,2%, нефтепродуктов – на 6,4%, в то же время увеличилась отгрузка сжиженного газа на 5,5%.

В грузообороте Дальневосточного бассейна доли по видам перевозок составляют: экспорт – 87,3%, импорт – 3,8%, транзит – 0,4%,

каботаж – 8,5%. Увеличение объемов грузопереработки отмечено в портах: Восточный – на 6,6%, до 58,22 млн т; Находка – на 4,2%, до 20,08 млн т; Ванино – на 8,1%, до 25,13 млн т; Владивосток – на 0,9%, до 17,77 млн т; Пригородное – на 1,7%, до 11,96 млн т; Шахтерск – на 17,0%, до 9,42 млн т; Корсаков – на 15,8%, до 1,55 млн т; Петропавловск-Камчатский – на 9,9%, до 1,52 млн т; Ольга – на 2,5%, до 1,3 млн т; Магадан – на 5,9%, до 1,21 млн т. Снижился грузооборот в порту Де-Кастри – на 2,4%, до 9,89 млн т; Посьет – на 4,5%, до 5,64 млн т.

### Сведения о прибытии грузов в морские порты России разными видами транспорта для отправления морем

За 9 месяцев 2020 года в морские порты России для отправления морем прибыло 536,9 млн т грузов, что на 2,0% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, из них сухогрузов – 259,3 млн т (+7,5%), наливных – 277,6 млн т (-9,5%) (табл. 9).

Железнодорожным транспортом за 9 месяцев 2020 года было доставлено в морские порты России 263,43 млн тонн (+1,8%), трубопроводным транспортом – 183,10 млн т (-10,4%), автомобильным транспортом – 58,23 млн т (+10,2%), морским транспортом – 19,48 млн т (-3,1%) и

внутренним водным транспортом – 12,65 млн т (+6,3%). Основная доля грузов доставляется в морские порты железнодорожным транспортом – 49,1% – и трубопроводным транспортом – 34,1%. На автомобильный транспорт приходится 10,8%, морской – 3,6% и речной – 2,4%.

ТАБЛИЦА 9. СВЕДЕНИЯ О ПРИБЫТИИ ГРУЗОВ В МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ РАЗНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ	ПРИБЫТИЕ ГРУЗА (ДЛЯ ОТПРАВЛЕНИЯ МОРЕМ)				
	ГОД	ВСЕГО	ЭКСПОРТ	ТРАНЗИТ	КАБОТАЖ
ВСЕГО ГРУЗОВ	2019	547893,3	470564,8	45633,3	31695,2
	2020	536885,9	464381,5	42571,6	29932,8
	%	98	98,7	93,3	94,4
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	258664,7	240156,9	4062,1	14445,7
	2020	263427,2	248367,1	3058,5	12001,6
	%	101,8	103,4	75,3	83,1
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	11894,7	8990,3		2904,4
	2020	12648,3	9837,3		2811
	%	106,3	109,4		96,8
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	52818,4	45481,3	60,8	7276,3
	2020	58225,8	49397,2	22,2	8806,4
	%	110,2	108,6	36,5	121
ТРУБОПРОВОДНЫМ	2019	204397,9	157053,6	41508,6	5835,7
	2020	183099,8	139033,7	39490,3	4575,8
	%	89,6	88,5	95,1	78,4
МОРСКИМ	2019	20117,6	18882,7	1,8	1233,1
	2020	19484,8	17746,2	0,6	1738
	%	96,9	94	33,3	140,9
СУХОГРУЗЫ	2019	241295,2	226197,5	2405,6	12692,1
	2020	259297,5	241371,8	2161,8	15763,9
	%	107,5	106,7	89,9	124,2
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	183284,9	174755,8	2379	6150,1
	2020	194503,4	185790,7	2139	6573,7
	%	106,1	106,3	89,9	106,9
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	5741,2	5619,1		122,1
	2020	7278,3	6828,6		449,7
	%	126,8	121,5		
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	47364,5	41342,7	24,8	5997
	2020	52641	44883,3	22,2	7735,5
	%	111,1	108,6	89,5	129
МОРСКИМ	2019	4904,6	4479,9	1,8	422,9
	2020	4874,8	3869,2	0,6	1005
	%	99,4	86,4	33,3	237,6
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	2019	306598,1	244367,3	43227,7	19003,1
	2020	277587,9	223009,7	40409,8	14168,4
	%	90,5	91,3	93,5	74,6
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	75379,8	65401,1	1683,1	8295,6
	2020	68923,8	62576,4	919,5	5427,9
	%	91,4	95,7	54,6	65,4
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	6153,5	3371,2		2782,3
	2020	5370	3008,7		2361,3
	%	87,3	89,2		84,9
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	5453,9	4138,6	36	1279,3
	2020	5584,3	4513,9		1070,4
	%	102,4	109,1		83,7
ТРУБОПРОВОДНЫМ	2019	204397,9	157053,6	41508,6	5835,7
	2020	183099,8	139033,7	39490,3	4575,8
	%	89,6	88,5	95,1	78,4
МОРСКИМ	2019	16045	15234,8		810,2
	2020	14610	13877		733
	%	91,1	91,1		90,5

ТАБЛИЦА 10. СВЕДЕНИЯ О ПРИБЫТИИ ГРУЗОВ В МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ РАЗНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ	ОТПРАВЛЕНИЕ ГРУЗА (ПРИБЫВШЕГО С МОРЯ)				
	ГОД	ВСЕГО	ИМПОРТ	ТРАНЗИТ	КАБОТАЖ
ВСЕГО ГРУЗОВ	2019	58899,3	26251	3884,8	28763,5
	2020	56068,8	25285,7	3554,3	27228,8
	%	95,2	96,3	91,5	94,7
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	10512,8	6045,1	819,9	3647,8
	2020	9512,7	6302,2	294,2	2916,3
	%	90,5	104,3	35,9	79,9
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	120,7	52,4	1,6	66,7
	2020	125,8	8,6	13,1	104,1
	%	104,2	16,4		156,1
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	23038,9	18872,9	14,6	4151,4
	2020	21272,9	17445,3	24	3803,6
	%	92,3	92,4	164,4	91,6
ТРУБОПРОВОДНЫМ	2019	3275,3		3048,1	227,2
	2020	3084,7		2830,3	254,4
	%	94,2		92,9	112
МОРСКИМ	2019	21951,6	1280,6	0,6	20670,4
	2020	22072,7	1529,6	392,7	20150,4
	%	100,6	119,4		97,5
СУХОГРУЗЫ	2019	35526,9	25691,2	836,7	8999
	2020	33415,8	24726,5	331,5	8357,8
	%	94,1	96,2	39,6	92,9
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	10394,1	6045,1	819,9	3529,1
	2020	9412,7	6272,9	294,2	2845,6
	%	90,6	103,8	35,9	80,6
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	84,4	52,4	1,6	30,4
	2020	62,9	8,6	13,1	41,2
	%	74,5	16,4		135,5
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	22550,3	18820,6	14,6	3715,1
	2020	20813	17391,1	24	3397,9
	%	92,3	92,4	164,4	91,5
МОРСКИМ	2019	2498,1	773,1	0,6	1724,4
	2020	3127,2	1053,9	0,2	2073,1
	%	125,2	136,3	33,3	120,2
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	2019	23372,4	559,8	3048,1	19764,5
	2020	22652,4	559,2	3222,8	18870,4
	%	96,9	99,9	105,7	95,5
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	118,7			118,7
	2020	100	29,3		70,7
	%	84,2			59,6
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	36,3			36,3
	2020	62,9			62,9
	%	173,3			173,3
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	488,6	52,3		436,3
	2020	459,3	54,2		405,1
	%	94	103,6		92,8
ТРУБОПРОВОДНЫМ	2019	3275,3		3048,1	227,2
	2020	3084,7		2830,3	254,4
	%	94,2		92,9	112
МОРСКИМ	2019	20074	507,5		19566,5
	2020	18945,5	475,7	392,5	18077,3
	%	94,4	93,7		92,4

## Сведения об отправлении грузов разными видами транспорта, прибывших в морские порты России с моря

По итогам 9 месяцев 2020 года из морских портов России отправлено 56,1 млн т грузов, прибывших с моря, что на 4,8% меньше, чем за тот же период прошлого года, из них сухогрузов – 33,4 млн т (-5,9%), наливных – 22,7 млн т (-3,1%) (табл. 10).

Автомобильным транспортом за 9 месяцев 2020 года отправлено из морских портов России 21,27 млн т, что на 7,7% меньше, чем за прошлый год, морским транспортом – 22,07 млн т (+0,6%), по железной дороге было отправлено 9,51 млн т (-9,5%), трубопроводным

транспортом – 3,08 млн т (-5,8%) и внутренним водным транспортом – 0,13 млн т (+4,2%).

Основная доля грузов была отправлена из морских портов морским транспортом – 38,8%, автомобильным транспортом – 38,3%, железнодорожным транспортом – 17,5%, трубопроводным – 5,3% и внутренним водным – 0,1%.

## Контейнерооборот морских портов России

За 9 месяцев 2020 года перегрузка контейнеров сократилась на 2,0% по сравнению с про-

шлым годом и составила 3883,1 тыс. ДФЭ, в том числе количество груженых контейнеров составило 3012,0 тыс. ДФЭ (-0,6%), из них рефрижераторных контейнеров – 351,9 тыс.

ДФЭ (+2,9%), порожних – 871,2 тыс. ДФЭ (-6,5%) (табл. 11).

При этом объем перевозок контейнеров в экспортном направлении сократился на 2,4%,

ТАБЛИЦА 11. ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА, КОНТЕЙНЕРЫ (ТЫС.ТОНН / ДФЭ)

МОРСКОЙ ПОРТ		ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
		2019 Г.	2020 Г.	2020/ 2019,%	2019 Г.	2020 Г.	2020/ 2019,%	2019 Г.	2020 Г.	2020/ 2019,%	2019 Г.	2020 Г.	2020/ 2019,%	2019 Г.	2020 Г.	2020/ 2019,%
ИТОГО	тыс.тонн	41993,9	42372,0	100,9	17457,6	18358,1	105,2	18354,6	17716,2	96,5	749,2	572,7	76,4	5432,5	5725	105,4
	ДФЭ – всего	3962199	3883143	98	1621813	1582910	97,6	1690544	1621171	95,9	79995	54217	67,8	569847	624845	109,7
	гружен.	3030635	3011955	99,4	1056319	1111539	105,2	1573206	1490521	94,7	64512	48519	75,2	336598	361376	107,4
	из них реф. порожн.	342114 931564	351890 871188	102,9 93,5	44214 565494	58174 471371	131,6 83,4	249943 117338	243746 130650	97,5 111,3	26 15483	61 5698	234,6 36,8	47931 233249	49909 263469	104,1 113
БОЛЬШОЙ ПОРТ САНК-ПЕТЕРБУРГ	тыс.тонн	20571,7	19763,5	96,1	11172,4	10888,2	97,5	9399,2	8875,3	94,4						
	ДФЭ – всего	1684969	1568029	93,1	845799	783403	92,6	839169	784626	93,5						
	гружен.	1458043	1379672	94,6	695554	674531	97	762488	705141	92,5						
	из них реф. порожн.	193451 226926	196143 188357	101,4 83	31356 150245	39968 108872	127,5 72,5	162095 76681	156175 79485	96,3 103,7						
НОВОРОССИЙСК	тыс.тонн	6491,7	7026,4	108,2	1560,7	1906	122,1	3145,7	3241,2	103	152,1	120,5	79,2	1633,1	1758,8	107,7
	ДФЭ – всего	766825	802272	104,6	264602	276266	104,4	295830	306323	103,5	12896	8425	65,3	193497	211258	109,2
	гружен.	518164	558902	107,9	100420	124333	123,8	293331	304328	103,7	12078	8416	69,7	112335	121825	108,4
	из них реф. порожн.	41452 248661	41692 243370	100,6 97,9	4778 164182	5420 151933	113,4 92,5	14181 2499	15399 1995	108,6 79,8		818 9	1,1	81162	89433	110,2
ВЛАДИВОСТОК	тыс.тонн	6427,9	6459,5	100,5	3312,5	3498,7	105,6	3110,9	2959,9	95,1	3,4	0,9	27	1,1		
	ДФЭ – всего	552930	562946	101,8	281661	289135	102,7	270843	273536	101	369	275	74,5	57		
	гружен.	413747	417129	100,8	175243	184600	105,3	238078	232254	97,6	369	275	74,5	57		
	из них реф. порожн.	66368 139183	69039 145817	104 104,8	3410 106418	5734 104535	168,2 98,2	62932 32765	63301 41282	100,6 126	26 4	4 15,4				
ВОСТОЧНЫЙ	тыс.тонн	3290,5	4022,4	122,2	1148	1732,2	150,9	1251,3	1486,6	118,8	549,9	431,6	78,5	341,3	372	109
	ДФЭ – всего	292236	328265	112,3	87047	120622	138,6	103818	119394	115	63993	44740	69,9	37378	43509	116,4
	гружен.	243567	284939	117	71894	105663	147	100446	116226	115,7	50238	39051	77,7	20989	23999	114,3
	из них реф. порожн.	8262 48669	8457 43326	102,4 89	3075 15153	4356 14959	141,7 98,7	1578 3372	922 3168	58,4 94	13755	5689	41,4	3609	3122	86,5
КАЛИНИНГРАД	тыс.тонн	1051	916	87,2	113,6	179,1	157,6	937,4	736,9	78,6						
	ДФЭ – всего	254627	187376	73,6	124084	95075	76,6	130543	92301	70,7						
	гружен.	135803	104644	77,1	5316	13158	247,5	130487	91486	70,1						
	из них реф. порожн.	8675 118824	7688 82732	88,6 69,6	78 118768	95 81917	121,8 69	8597 56	7593 815	88,3						
УСТЬ-ЛУГА	тыс.тонн	619,5	693,5	111,9	25,1	38,7	154,1	2	2	100,5			592,4	652,8	110,2	
	ДФЭ – всего	69645	78358	112,5	1655	2894	174,9	287	230	80,1			67703	75234	111,1	
	гружен.	42941	46117	107,4	1655	2894	174,9	287	230	80,1			40999	42993	104,9	
	из них реф. порожн.	10761 26704	15630 32241	145,2 120,7	1399	2545	181,9		11				9362	13074	139,6	
ПЕТРОПАВЛОВСК- КАМЧАТСКИЙ	тыс.тонн	582,3	571,4	98,1									582,3	571,4	98,1	
	ДФЭ – всего	45444	45106	99,3									45444	45106	99,3	
	гружен.	32346	31741	98,1									32346	31741	98,1	
	из них реф. порожн.	13098	13365	102									13098	13365	102	
ДУДИНКА	тыс.тонн	696,4	584,4	83,9	15,8	17,1	107,9		0,2				680,6	567,2	83,3	
	ДФЭ – всего	36502	32883	90,1	651	731	112,3		14				35851	32138	89,6	
	гружен.	23746	19051	80,2	651	731	112,3		14				23095	18306	79,3	
	из них реф. порожн.	1668 12756	1872 13832	112,2 108,4									1668	1872	112,2	
МАГАДАН	тыс.тонн	546,9	604,5	110,5	9,6	6,7	69,7	21,5	16	74,4			515,8	581,8	112,8	
	ДФЭ – всего	48922	58145	118,9	447	304	68	1009	975	96,6			47466	56866	119,8	
	гружен.	30799	34888	113,3	447	304	68	1009	975	96,6			29343	33609	114,5	
	из них реф. порожн.	3321 18123	2972 23257	89,5 128,3				157	95	60,5			3164	2877	90,9	
МУРМАНСК	тыс.тонн	436,3	337,5	77,4	38,4	42,3	110,2	397,9	295,2	74,2						
	ДФЭ – всего	47240	39928	84,5	6256	6163	98,5	40984	33765	82,4						
	гружен.	43101	34551	80,2	2117	2786	131,6	40984	31765	77,5						
	из них реф. порожн.	376 4139	209 5377	55,6 129,9		4139	3377	376	209	55,6						
ПОРТЫ САХАЛИНА	тыс.тонн	836,4	932,1	111,4									836,4	932,1	111,4	
	ДФЭ – всего	115765	129549	111,9									115765	129549	111,9	
	гружен.	60385	68545	113,5									60385	68545	113,5	
	из них реф. порожн.	7110 55380	7547 61004	106,1 110,2									7110	7547	106,1	
ПРОЧИЕ ПОРТЫ	тыс.тонн	443,3	460,8	103,9	61,5	49,1	79,8	88,7	102,9	116,0	43,8	19,7	45,0	249,4	288,9	115,8
	ДФЭ – всего	47094	50286	106,8	9611	8317	86,5	8061	10007	124,1	2737	777	28,4	26685	31185	116,9
	гружен.	27993	31776	113,5	3022	2539	84,0	6096	8102	132,9	1827	777	42,5	17048	20358	119,4
	из них реф. порожн.	670 19101	641 18510	95,7 96,9	118 6589	56 5778	47,5 87,7	27 1965	41 1905	151,9 96,9		910		525	544	103,6

до 1582,9 тыс. ДФЭ, в импорте – на 4,1%, до 1621,2 тыс. ДФЭ, в транзите – на 32,2%, до 54,2 тыс. ДФЭ, а в каботаже отмечается рост на 9,7%, до 624,8 тыс. ДФЭ.

Доля перевалки контейнеров в экспортном направлении составила 40,8%, в импортном – 41,7%, в каботаже – 16,1% и 1,4% перегружалось в транзитном направлении.

Доли экспорта и импорта в ДФЭ практически одинаковые, однако в экспорте порожние контейнеры составили 29,8%, а в импорте – 8,1%. В экспорте большую долю составляет возврат порожних контейнеров от импортных поставок.

Основной объем перевалки контейнеров осуществляется в портах Санкт-Петербург – 1568,0 тыс. ДФЭ, доля которого от общего контейнорооборота России составляет 40,4%, Владивосток – 802,3 тыс. ДФЭ (20,7%), Новороссийск – 562,9 тыс. ДФЭ (14,5%), Восточный – 328,3 тыс. ДФЭ (8,5%), Калининград – 187,4 тыс. ДФЭ (4,8%), Порты Сахалина – 129,5 тыс. ДФЭ (3,3%), Петропавловск-Камчатский – 78,4 тыс.

ДФЭ (2,0%), Магадан – 58,1 тыс. ДФЭ (1,5%), Дудинка – 45,1 тыс. ДФЭ (1,2%) и Усть-Луга – 39,9 тыс. ДФЭ (1,0%), Мурманск – 32,9 тыс. ДФЭ (0,8%).

За 9 месяцев 2020 года снижение перевалки контейнеров наблюдалось в портах: Большой порт Санкт-Петербург – на 6,9%, Калининград – 26,4%, Мурманск – на 9,9%, Усть-Луга – на 15,5%. Динамика роста перевалки контейнеров отмечена в портах: Владивосток – на 4,6%, Новороссийск – на 1,8%, Восточный – на 12,3%, Петропавловск-Камчатский – на 12,5%, Магадан – на 18,9% и в целом по портам Сахалина – на 11,9%.

Основными компаниями перегрузки контейнеров являются: ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» – 496,2 тыс. ДФЭ, доля которого составила 12,8% от общего объема перегрузки контейнеров в России, ПАО «Владивостокский МТП» – 489,9 тыс. ДФЭ (12,6%), АО «Первый контейнерный терминал» – 484,4 тыс. ДФЭ (12,5%), ООО «НУТЭП» – 353,5 тыс. ДФЭ (9,1%), ООО

«Восточная стивидорная компания» – 328,3 тыс. ДФЭ (8,5%), АО «Петролеспорт» – 291,6 тыс. ДФЭ (7,5%), ОАО «Владивостокский морской рыбный порт» – 182,2 тыс. ДФЭ (4,7%), АО «НЛЭ» – 173,4 тыс. ДФЭ (4,5%), ООО «Феникс» – 153,9 тыс. ДФЭ (4,0%), ООО «Балтийская стивидорная компания» – 128,9 тыс. ДФЭ (3,3%), АО «КМТП» – 117,9 тыс. ДФЭ (3,0%).

Доля этих компаний составляет 66,9% от общего количества перегруженных контейнеров в морских портах России.

Объем перевозок грузов в контейнерах в морских портах России за 9 месяцев 2020 года увеличился по сравнению с тем же периодом прошлого года на 0,9% и составил 42,4 млн т. В том числе перевалка в экспортном направлении составила 18,4 млн т (+5,2%), в импортном – 17,7 млн т (-3,5%), в транзитном – 0,6 млн т (-23,6%) и в каботаже – 5,7 млн т (+5,4%).

Средний вес одного груженого контейнера (ДФЭ) за 9 месяцев 2020 года составил 14,07 т, что на 0,21 т выше, чем за 9 месяцев 2019 года.

### Перевозки российских внешнеторговых грузов через морские порты России, Балтии, Украины и Финляндии за 9 месяцев 2020 года

Объем перевозок российских внешнеторговых грузов через морские порты по итогам работы за 9 месяцев 2020 года сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 4,1% и составил 576,76 млн т (табл. 12).

Из них объем перевалки сухогрузов увеличился на 0,2%, до 293,12 млн т, наливных грузов сократился на 9,2%, до 283,64 млн т.

Снизилась перевозки угля на 3,1%, металлов – на 2,9% – и лесных грузов – на 10,7%, минеральных удобрений – на 0,5%. В то же время увеличились объемы перевозки зерна на 14,9%, грузов в контейнерах – на 0,2% и руды – на 19,1%.

Объем перевалки внешнеторговых грузов в морских портах России за 9 месяцев 2020 года составил 553,73 млн т, что меньше прошлого года на 2,3%. Из них объем перевалки сухогрузов увеличился на 4,6% и составил 270,62 млн т, наливных грузов – сократился на 8,1% и составил 283,11 млн т.

В направлении морских портов сопредельных стран за 9 месяцев перевезено 23,0 млн т российских грузов, что на 34,1% меньше аналогичного периода прошлого года, в том числе сухогрузов 22,5 млн т (-33,6%), наливных грузов – 0,5 млн т (-49,2%).

В том числе в направлении стран Балтии за 9 месяцев текущего года перевезено 15,85 млн т российских грузов, что на 41,8% меньше, чем за 9 месяцев 2019 года. Снизилась объемы перевозок грузов по всей номенклатуре.

ТАБЛИЦА 13. СООТНОШЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ, СТРАН БАЛТИИ, УКРАИНЫ И ФИНЛЯНДИИ (%)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВ	РОССИЯ	БАЛТИЯ, УКРАИНА И ФИНЛЯНДИЯ	РОССИЯ	БАЛТИЯ, УКРАИНА И ФИНЛЯНДИЯ
	9 МЕСЯЦЕВ 2020 Г.		9 МЕСЯЦЕВ 2020 Г.	
ВСЕГО ГРУЗОВ	94,19%	5,81%	96,01%	3,99%
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	99,66%	0,34%	99,81%	0,19%
СУХОГРУЗЫ – ВСЕГО	88,42%	11,58%	92,32%	7,68%
МЕТАЛЛЫ	96,02%	3,98%	99,19%	0,81%
УГОЛЬ	90,96%	9,04%	97,72%	2,28%
МИНУДОБРЕНИЯ	64,68%	35,32%	64,94%	35,06%
ЗЕРНО	96,72%	3,28%	98,22%	1,78%
РУДА	46,73%	53,27%	57,61%	42,39%

Объем перевозок российских грузов в морские порты Украины уменьшился на 24,7% и составил 3,1 млн т, в том числе по сухогрузам снижение составило 24,2%. Снизилась объемы перевозок грузов по всей номенклатуре.

Объем перевозок российских грузов в морские порты Финляндии увеличился на 13,6% и составил 4,08 млн т, в том числе увеличились перевозки руды и минеральных удобрений.

Как видно из таблицы 13, доля объема перевозок российских грузов за 9 месяцев 2020 года в направлении портов стран Балтии, Украины и Финляндии от общего объема перевалки российских грузов снизилась и составила 3,99%. Необходимо отметить, что перевалка российской руды в портах сопредельных стран составляет более 42,39% от общего количества перевалки руды в морских портах и довольно высокой остается доля перевалки минеральных удобрений – 35,06%.

ТАБЛИЦА 12. ПЕРЕВОЗКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ РОССИИ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА (МЛН ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВ	ВСЕГО			В ТОМ ЧИСЛЕ											
				ПОРТЫ РОССИИ			ПОРТЫ БАЛТИИ			ПОРТЫ УКРАИНЫ			ПОРТЫ ФИНЛЯНДИИ		
	9 мес. 2019	9 мес. 2020	%	9 мес. 2019	9 мес. 2020	%	9 мес. 2019	9 мес. 2020	%	9 мес. 2019	9 мес. 2020	%	9 мес. 2019	9 мес. 2020	%
ВСЕГО ГРУЗОВ	601,56	576,76	95,9	566,63	553,73	97,7	27,23	15,85	58,2	4,11	3,10	75,3	3,59	4,08	113,6
СУХОГРУЗЫ ВСЕГО	292,62	293,12	100,2	258,73	270,62	104,6	26,31	15,36	58,4	4,04	3,06	75,8	3,54	4,08	115,1
МЕТАЛЛЫ	20,64	20,04	97,1	19,82	19,88	100,3	0,80	0,16	19,5	0,02	0,01	30,2			
УГОЛЬ	144,05	139,56	96,9	131,03	136,38	104,1	12,35	2,70	21,9		0,01		0,67	0,47	69,5
МИН. УДОБРЕНИЯ	21,10	21,01	99,5	13,65	13,64	99,9	6,43	6,26	97,4	0,02	0,05	194,8	1,00	1,06	106,0
ЗЕРНО	25,11	28,85	114,9	24,29	28,34	116,7	0,81	0,51	63,3				0,01	0,00	
РУДА	13,97	16,65	119,1	6,53	9,59	146,9	2,32	2,09	90,2	3,47	2,69	77,6	1,65	2,27	137,5
ЛЕСНЫЕ	3,37	3,01	89,3	3,37	3,01	89,3									
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	36,56	36,65	100,2	36,56	36,65	100,2									
НАЛИВНЫЕ ВСЕГО	308,94	283,64	91,8	307,90	283,11	91,9	0,93	0,49	53,3	0,07	0,03	50,1	0,05		
НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ	184,16	159,21	86,5	183,12	158,68	86,7	0,93	0,49	53,3	0,07	0,03	50,1	0,05		



## СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

### ОЛЕГ ТЕРЕХОВ –

президент Ассоциации морских торговых портов, член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов;

### ВИТАЛИЙ ЮЖИЛИН –

председатель Совета директоров Ассоциации морских торговых портов;

### ВЛАДИМИР КОВБАСЮК –

вице-президент Ассоциации морских торговых портов, председатель Совета старейшин Ассоциации, член Совета директоров Ассоциации;

### ИГОРЬ ФЕДОРОВ –

вице-президент Ассоциации морских торговых портов, член Совета директоров Ассоциации, генеральный директор ООО «Управление транспортными активами»;

### ВАЛЕРИЙ БОЧКОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ООО «Управляющая нефтехимическая компания»;

### ВЛАДИМИР БЫЧКОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ООО «Управляющая компания «Глобал Портс»;

### АНДРЕЙ ГОРЛЕНКО –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, директор по развитию ООО «Управление транспортными активами»;

### ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор АО «Находкинский морской торговый порт»;

### ДМИТРИЙ ДЗИВАЛТОВСКИЙ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов;

### ВЛАДИСЛАВ ДОРОФЕЕВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ОАО «Калининградский морской торговый порт»;

### АНДРЕЙ ЗУБАРЕВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, управляющий директор АО «Морской порт Санкт-Петербург»;

### ДЕНИС ИЛАТОВСКИЙ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, заместитель генерального директора – директор по логистике АО «СУЭК»;

### ВАДИМ КАШИРИН –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад»;

### СЕРГЕЙ КИРЕЕВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ПАО «Новороссийский морской торговый порт»;

### АНАТОЛИЙ КУЗНЕЦОВ –

главный редактор журнала «Морские порты»;

### АНДРЕЙ ЛАВРИЩЕВ

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ФГУП «Росморпорт»;

### АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ООО «Управляющая портовая компания»;

### АЛЕКСАНДР МАСЬКО –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, заместитель директора по логистике АО «СУЭК»;

### ДМИТРИЙ МОРОЗОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, директор по GR ООО «Управляющая компания «Глобал Портс»;

### ВЛАДИМИР ПОПОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, советник директора по логистике АО «СУЭК»;

### ВЛАДИМИР СЕРЕБРЕННИКОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ОАО «Архангельский морской торговый порт»;

### ВАЛЕРИЙ ХОН –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор АО «Петербургский нефтяной терминал»;

### МАРК ЦВЕТКОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор АО «Балтийский балкерный терминал»;

### АЛЕКСАНДР ШИМАНСКИЙ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор АО «Морцентр-ТЭК»;

### ЗАИРБЕК ЮСУПОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ПАО «Владивостокский морской торговый порт».

## РЕДАКЦИЯ

### ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:

Анатолий Кузнецов

### ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА:

Михаил Вольхин

### РЕКЛАМА:

Елена Маринич

### РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА:

Светлана Честнова

### ВЕРСТКА:

Александр Антошкин

### ДИЗАЙН МАКЕТ:

Студия Chaykadesign

## СОБСТВЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ

### В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ:

Кирилл Воловик, моб. 8-911-931-83-99

### В КАЛИНИНГРАДЕ:

Галина Музлова, моб. 8-916-514-07-53

### В НОВОРОССИЙСКЕ:

Владимир Меланин, тел. 8(8617) 21-56-83

### В АСТРАХАНИ:

Наталья Миронова, моб. 8-960-863-10-39

### ВО ВЛАДИВОСТОКЕ:

Евгений Панкратьев, моб. 8-902-480-10-83

## АДРЕС РЕДАКЦИИ:

105187, г. Москва, Окружной проезд, д.15,  
тел.: (495) 763-54-20; тел/факс: (495) 366-62-55, 366-62-66,  
365-48-88, 365-47-22;  
e-mail: morvesti@morvesti.ru, morport@morvesti.ru;  
<http://www.morvesti.ru>

Журнал основан в 1997 году, выходит 10 раз в год.

Регистрационный номер 014876;

ISSN: 2587-6481; тираж – 7500 экземпляров;

верстка – «МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ».

Печать – ООО «ПК «Экспресс».

Редакция не несет ответственности за точность информации в рекламных материалах.

Мнение редакции может не совпадать с точкой зрения авторов публикаций.

При перепечатке ссылка на журнал «Морские порты» обязательна.

# МАЯК В МОРЕ ИНФОРМАЦИИ —

ЖУРНАЛ  
«МОРСКИЕ ПОРТЫ»

## ПОДПИСКА-2021

Подписные индексы в каталогах  
«ГАЗЕТЫ. ЖУРНАЛЫ»:

47766 — полугодие

79194 — год

«ПОДПИСНЫЕ ИЗДАНИЯ»

(электронный каталог

[www.podpiska.pochta.ru](http://www.podpiska.pochta.ru)):

П3796 — полугодие

# ПОДПИСКА-2021: ОСТАВАЙТЕСЬ С НАМИ!

Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, д. 15, корп.2

Тел./факс: (495) 366-62-55, 365-47-22. Тел. моб. 8-985-763-54-20, e-mail:podpiska@morvesti.ru



## МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ

Газета водного транспорта

Выходит при поддержке Морской коллегии при Правительстве РФ и Федерального агентства морского и речного транспорта

Тираж – 7500 экземпляров

Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15, к.2

Тел./факс редакции: (495) 366-62-55, 366-62-66

Тел. (495) 763-54-20, 365-47-22

E-mail: morvesti@morvesti.ru, podpiska@morvesti.ru

Подписной индекс в каталоге «Газеты. Журналы» (Урал-Пресс):

- полугодие – 32565

- год – 33227

Подписной индекс в каталоге «Пресса России»:

- полугодие – 42239



## МОРСКИЕ ПОРТЫ

Журнал Ассоциации морских торговых портов (АСОП)

Выходит при поддержке Морской коллегии при Правительстве РФ и Федерального агентства морского и речного транспорта

Тираж – 5000 экземпляров

Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15, к.2

Тел./факс редакции: (495) 366-62-55, 366-62-66

Тел. (495) 763-54-20, 365-47-22

E-mail: morvesti@morvesti.ru, podpiska@morvesti.ru

Подписной индекс в каталоге «Газеты. Журналы» (Урал-Пресс):

- полугодие – 47766

- год – 79194

Подписной индекс в каталоге «Пресса России»:

- полугодие – 42240



## МОРСКОЙ ФЛОТ

Журнал российского судоходства

Выходит при поддержке Морской коллегии при Правительстве РФ и Федерального агентства морского и речного транспорта

Тираж – 5000 экземпляров

Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15, к.2

Тел./факс редакции: (495) 366-62-55, 366-62-66

Тел. (495) 763-54-20, 365-47-22

E-mail: morvesti@morvesti.ru, podpiska@morvesti.ru

Подписной индекс в каталоге «Газеты. Журналы» (Урал-Пресс):

- полугодие – 70550

- год – 71679

Подписной индекс в каталоге «Пресса России»:

- полугодие – 42221

- год – 42250