

МОРСКИЕ ПОРТЫ



№2(183)2020

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ. ОСНОВАН В 1997 г.

12 КОЛЛЕГИЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА:

ОСНОВНОЙ ВЕКТОР – БЕЗУСЛОВНАЯ
РЕАЛИЗАЦИЯ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА

20 РАЗВИТИЕ:

ФАС БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ ДИКТОВАТЬ ЦЕНЫ
ПОРТОВИКАМ

42 КОНФЕРЕНЦИЯ АСОП:

В ОСНОВЕ УСПЕХА – ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ
ЭКСПЕРТНОЙ РАБОТЫ



Терминал СПГ в Донжерке, Франция

МЫ РАБОТАЕМ ДЛЯ ВАС!

ЖУРНАЛ МОРСКИЕ ПОРТЫ



Развитие портового бизнеса России –
наше общее дело!



Адрес редакции:
105187, Москва, Окружной проезд, 15,
тел./факс: (495) 366-6255, 366-6266,
тел. (495) 763-5420
e-mail: morport@morvesti.ru

Июнь 2020 года, Москва, Аналитический центр при Правительстве РФ

V ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ

ИНФРАСТРУКТУРА ПОРТОВ:



НОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЯ, МОДЕРНИЗАЦИЯ

Организатор:



При поддержке



НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ ПОРТОВ РОССИИ НОВЫЕ ПРОЕКТЫ И СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ МАРШРУТЫ

В ФОКУСЕ ОБСУЖДЕНИЯ:

- Выполнение мероприятий по развитию портовой инфраструктуры, включенных в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, направленных на увеличение мощности морских портов Российской Федерации. Обзор проектов нового строительства и модернизации
- Вопросы структурирования и синхронизации инвестпроектов. Межведомственное взаимодействие
- Правовые особенности государственно-частного партнерства в развитии портовой инфраструктуры
- Строительство и эффективная эксплуатация портовой гидротехнической и береговой инфраструктуры: технологии, оборудование, материалы
- Преимущества применения композитов в портовом строительстве
- **SmartPort:** как "умные" технологии повышают конкурентоспособность портов
- **GreenPort:** тренд на экологические инвестиции. Нормативно-правовые аспекты и наилучшие доступные технологии
- **Портоориентированная логистика.** Новые порты – новые логистические маршруты. Логистические решения на стыке «порт-ж/д»
- Эволюция агрологистики

Предложения по тематике докладов и заявки на участие:
conf@morvesti.ru, + 7-985-763-53-89

ПРИМИТЕ УЧАСТИЕ В ГЛАВНОМ МЕРОПРИЯТИИ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ!

СОДЕРЖАНИЕ



>> ОБЗОР СОБЫТИЙ

6 **ОБЗОР СОБЫТИЙ** ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР

>> ЭКОНОМИКА

8 **НАЛОГИ** НДС ОСТАНЕТСЯ ВЫСОКИМ

>> ВЕРТИКАЛЬ ВЛАСТИ

12 **КОЛЛЕГИЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА** ОСНОВНОЙ ВЕКТОР – БЕЗУСЛОВНАЯ РЕАЛИЗАЦИЯ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА

14 **АМП** КОМПЬЮТЕРНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ НА СЛУЖБЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

18 **АМП** УГОЛЬ, РЫБА И ПАССАЖИРЫ ЧЕРЕЗ ПОРТ НЕВЕЛЬСК

>> РАЗВИТИЕ

20 **МЕЖПОРТОВАЯ КОНКУРЕНЦИЯ** ФАС БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ ДИКТОВАТЬ ЦЕНЫ ПОРТОВИКАМ

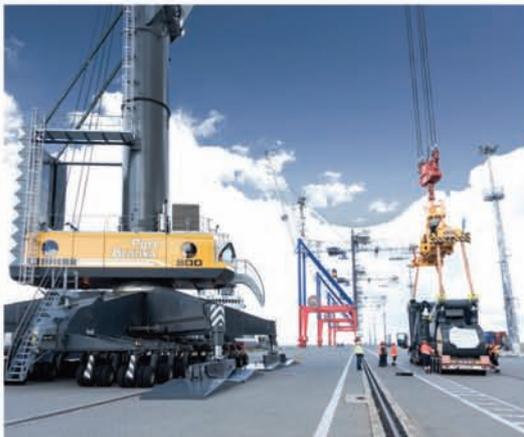
>> ОБЗОР СОБЫТИЙ

24 **ОБЗОР СОБЫТИЙ** МОРСКОЙ БИЗНЕС

>> ПОРТЫ

26 **АМП** КОМПЕТЕНТНОСТЬ СЛУЖБ КАПИТАНОВ ПОРТОВ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ

Ощутите прогресс



Морские краны

- Обширное портфолио продукции для всех типов материалов и для любого порта
- Высокотехнологичные современные симуляторы-тренажеры для широкого ряда типов кранов и сценариев
- Подтвержденное качество Liebherr и полная поддержка наших продуктов и услуг по всему миру

ЛИБХЕРР-РУСЛАНД ООО
РФ, 121059, Москва, ул. 1-ая Бородинская, 5
Тел.: (495) 710 83 65
E-Mail: office.lru@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR

СОДЕРЖАНИЕ



30



32



34



42



48



ПОРТЫ

30 АМП ВОЕННЫЕ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ МОРСКОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

32 АМП ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ТРЕБУЮТ ЖЕСТКОГО КОНТРОЛЯ



БИЗНЕС-АКЦЕНТ

34 ПОРТ ТАМАНЬ СТРОИТЕЛЬСТВО СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА В ПОРТУ ТАМАНЬ ПОД ВОПРОСОМ



ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

39 АВТОМАТИЗАЦИЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ СТОЛКНОВЕНИЙ ОБОРУДОВАНИЯ В ПОРТАХ

40 ПОКРЫТИЕ ТЕРМИНАЛОВ КАМНИ МОЩЕНИЯ ДЛЯ ВЫСОКИХ НАГРУЗОК



АСОП

42 КОНФЕРЕНЦИЯ АСОП В ОСНОВЕ УСПЕХА – ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ЭКСПЕРТНОЙ РАБОТЫ



ГРУЗОВАЯ БАЗА

48 СЫРАЯ НЕФТЬ ДВОЙНОЙ УДАР ПО РЫНКУ НЕФТИ



СТАТИСТИКА

52 СТАТИСТИКА ОБЗОР ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ, БАЛТИИ, УКРАИНЫ И ФИНЛЯНДИИ ЗА 2019 ГОД

Самая крупная в России выставка транспортно-логистических услуг и технологий*

25–27 августа 2020

Москва, Крокус Экспо
Павильон 1



Негабаритные перевозки



Автомобильные перевозки



Морские перевозки



Авиаперевозки



Железнодорожные перевозки



IT-решения



Получите
электронный билет
transrussia.ru

Ваш промокод:

tr20pKSRO



+7 (499) 750-08-28, transport@hyve.group

*Самая крупная выставка России 2017-2018 гг. по тематике «Транспорт, доставка грузов, склад, логистика», в номинации «Охват рынка» – TransRussia 2017 (организатор - АйТиИ Экспо Интернешнл, ООО, площадка - Крокус Экспо, МВЦ). ОБЩЕРОССИЙСКИЙ РЕЙТИНГ ВЫСТАВОК 2017-2018 гг.



Генеральный партнер

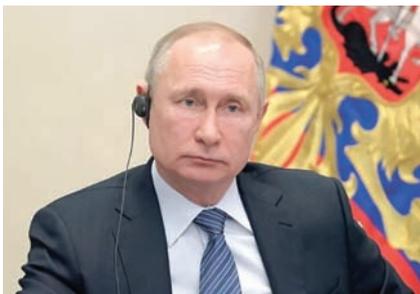


НОВОСТИ С ЛЕНТЫ

WWW.MORVESTI.RU



В.ПУТИН: МИР ЖДУТ МАСШТАБНЫЕ ПОТЯСЕНИЯ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА



Связанные с пандемией коронавируса проблемы обернутся более масштабными потря-

сениями, чем кризис 2008 и 2009 годов, заявил Президент РФ Владимир Путин, выступая на саммите G20. Речь российского лидера опубликована на официальном сайте Кремля.

«Похоже, что текущие проблемы, связанные с пандемией нового коронавируса, обернутся более масштабными потрясениями, чем финансовый кризис 2008-2009 годов, а торговые конфликты и санкции усугубляют рецессию», — сказал президент.

Он сообщил, что нынешний кризис неизбежно и на долгий срок наложит отпечаток на глобальное развитие. Ключевым риском является

долгосрочная безработица, которая при любом сценарии превысит уровень 2009 года. Ее динамика станет главным индикатором эффективности принимаемых антикризисных мер.

По словам В.Путина, в данной ситуации никто не может позволить себе руководствоваться принципом «каждый за себя». Президент заявил о необходимости создания общего плана для восстановления экономики, пострадавшей от пандемии коронавируса, и восстановления доверия на мировых рынках, а также создания зеленых коридоров, свободных от торговых войн и санкций.



СТОИМОСТЬ РОССИЙСКОЙ НЕФТИ УПАЛА ДО \$13 ЗА БАРРЕЛЬ

Цена российской нефти Urals 30 марта в Северо-Западной Европе опустилась до \$13 за баррель, свидетельствуют данные агентства Argus Media. Скидка на Urals составила \$4,75 на баррель — максимальное значение с 2008 года. Стоимость партий Urals с поставкой в Средиземноморье также уменьшилась на \$3,2 за баррель и достигла отметки в \$15,25 за баррель, что стало минимумом с июня 1999 года.

При этом агентство сообщает, что фьючерсы на нефть Brent на бирже Ise стали расти, так как трейдеров «ободрила новость о возможном

сотрудничестве» Москвы и Вашингтона в стабилизации рынков.

Спрос на черное золото в мире упал в начале года из-за пандемии коронавируса, что привело к резкому снижению цен. Кроме того, в начале марта страны ОПЕК+ не смогли прийти к соглашению касательно изменения параметров сделки о сокращении добычи нефти и о ее продлении. В итоге с 1 апреля участники сделки ОПЕК+ не будут иметь каких-либо обязательств друг перед другом. Саудовская Аравия сразу же объявила о планах увеличить по-



ставки нефти, что привело к обвалу нефтяных котировок на мировых рынках.



ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ПОСЛЕДСТВИЯ НЕРАБОЧЕЙ НЕДЕЛИ В РОССИИ



Российские предприниматели смогут без значительных потерь пережить неделю с 28 марта по 5 апреля, объявленную нерабочей с целью

предотвратить угрозу быстрого распространения коронавируса нового типа. Об этом заявил замдиректора группы корпоративных рейтингов АКРА Василий Танурков, передает РИА «Новости».

По мнению специалиста, в стране в январе и мае случаются длительные выходные, однако бизнес переживает эти периоды без заметных последствий. «Если мера не распространится в обязательном порядке на тех, кто обычно работает в выходные, например представителей сферы обслуживания, то никакого катастрофического эффекта быть не должно», — считает В.Танурков.

По словам главы организации малого и среднего предпринимательства «Опора России» Александра Калинина, предпринимателям удастся найти средства на выплаты для ушедших на выходные сотрудников. Этому поспособствуют меры по поддержке бизнеса, которые вводятся на время пандемии коронавируса. «После речи президента бизнесмены будут понимать, что им дадут отсрочки по всем платежам. Сейчас делается все, чтобы бизнес мог спокойно работать. Это же касается отсрочки по кредитам на шесть месяцев», — подчеркнул А.Калинин.

ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ ОТСРОЧКЕ ПО УПЛАТЕ НАЛОГОВ В 2020 ГОДУ



Госдума РФ приняла закон, который допускает предоставление в 2020 году отсрочки по уплате налогов, сборов и страховых взносов.

Документ наделяет Правительство РФ правом продлять в текущем году срок уплаты налогов (авансовых платежей по налогам), в том числе предусмотренных специальными налоговыми режимами, сборов и страховых взносов, а также срок предоставления налоговых деклараций и других документов, направления требований об уплате налогов, сборов, страховых взносов, пеней, штрафов, процентов и принятия решения об их взыскании.

Правительство сможет устанавливать и дополнительные основания предоставления от-

срочки или рассрочки по уплате налогов, страховых взносов, пеней, штрафов и изменять порядок и условия их предоставления. Помимо этого, правительство будет вправе в 2020 году приостанавливать, отменять или переносить на более поздний срок мероприятия налогового контроля, например проверки полноты исчисления и уплаты налогов в связи с совершением сделок между взаимозависимыми лицами.

Региональные власти также получат в 2020 году возможность продлять сроки уплаты региональных и местных налогов (авансовых платежей по налогу), местных сборов. Закон также содержит другие нормы, в том числе призванные облегчить переход отдельных категорий



налогоплательщиков на упрощенную систему налогообложения.

НАЛОГОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ПО ДИВИДЕНДАМ ВСТУПАЮТ В СИЛУ В 2021 ГОДУ



Налог на вывод из России дивидендов и процентных доходов будет повышен только для транзитных юрисдикций, таких как Кипр, и начнет взиматься с 1 января 2021 года, причем мера не коснется выплат по еврооблигациям и облигациям российских компаний, а также займам иностранных банков, сообщил Минфин России.

Президент РФ Владимир Путин предложил обложить налогом в размере 15% доходы в виде дивидендов, переводимые на счета за рубежом, но это потребует корректировки соглашений об избежании двойного налогообложения, заключенных РФ с другими странами.

При этом Россия выйдет из таких соглашений в одностороннем порядке с теми странами, которые не примут ее предложения, сказал В.Путин.

Как правило, компании в так называемых транзитных юрисдикциях созданы для целей применения пониженных ставок, установленных соглашениями об избежании двойного налогообложения. Это относится, в первую очередь, к Кипру и ряду других аналогичных юрисдикций, указали в Минфине.

КАБМИН РАССМОТРЕЛ ПРОЕКТ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РФ ДО 2035 ГОДА



Правительство РФ на заседании 26 марта рассмотрело проект Транспортной стратегии РФ на период до 2035 года. Реализация стратегии должна сформировать современную транспортную инфраструктуру, которая нужна для развития страны и достижения национальных целей, о которых говорил Президент РФ Владимир Путин, сообщил Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

По его словам, шаги, заложенные в стратегии, призваны создать задел для укрепления позиций России как одной из крупнейших экономик мира и одновременно — одного из ведущих транзитных центров.

Как сообщил Министр транспорта РФ Евгений Дитрих, стратегия устанавливает 5 целей. Это обеспечение транспортной связанности территории страны, организация эффективной перевозки грузов, доступных и качественных перевозок пассажиров, встраивание транспортной системы в мировую транспортную сеть и обеспечение безопасности транспортного комплекса.

Для достижения каждой из целей определены конкретные задачи с показателями, которые установлены для горизонта 2024, 2030 и 2035 годов.

Для достижения цели встраивания транспортной системы в мировую транспортную сеть предстоит повысить скорость доставки грузов по маршрутам международных транспортных коридоров. Это будет обеспечено за счет увеличения пропускной способности железнодорожных подходов к портам, объемов производственной мощности самих портов,



строительства и модернизации наиболее загруженных пунктов пропуска через госграницу.

На долю экспорта транспортных услуг к 2024 году должно приходиться 30% всего несырьевого экспорта, это порядка \$25 млрд. Одним из механизмов достижения целей стратегии станет внедрение инноваций, в частности, будет продолжено тестирование беспилотных систем на воздушном, автомобильном, железнодорожном и морском транспорте.

НДС ОСТАНЕТСЯ ВЫСОКИМ

Правительство не поддержало инициатив о снижении налога на добавленную стоимость и вряд ли поддержит в будущем

В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА В ГОСДУМУ РФ БЫЛО ВНЕСЕНО СРАЗУ ДВА ЗАКОНОПРОЕКТА, В КОТОРЫХ В СВЯЗИ С ВЫСОКОЙ НАГРУЗКОЙ НА БИЗНЕС ПРЕДЛАГАЛОСЬ СНИЗИТЬ НАЛОГ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ (НДС) ДО 15% И ДАЖЕ ДО 12%.

ПЕРВЫЙ ПРИНАДЛЕЖИТ ПЕРУ ГРУППЫ ДЕПУТАТОВ ОТ ПАРТИИ «СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ» ВО ГЛАВЕ С ЛИДЕРОМ СЕРГЕЕМ МИРОНОВЫМ. ПАРЛАМЕНТАРИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СНИЗИТЬ НДС ДО 15%, АРГУМЕНТИРУЯ ЭТО ТЕМ, ЧТО ВЫПАДАЮЩИЕ ДОХОДЫ БЮДЖЕТА ОЧЕНЬ БЫСТРО ПЕРЕКРОЮТСЯ ЗА СЧЕТ ВОЗРОСШИХ ПОСТУПЛЕНИЙ ОТ БИЗНЕСА, КОТОРЫЙ СМОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ РОСТ ОБЪЕМОВ ПРОИЗВОДСТВА И ПРОДАЖ.

ВТОРОЙ ЗАКОНОПРОЕКТ, ПРЕДЛАГАЮЩИЙ ПОСТЕПЕННОЕ СНИЖЕНИЕ НДС К 2025 ГОДУ ДО 12%, ПОДГОТОВИЛИ КОММУНИСТЫ ВО ГЛАВЕ С ЛИДЕРОМ ГЕННАДИЕМ ЗЮГАНОВЫМ. ОБОСНОВАНИЕ У ЭТОГО ДОКУМЕНТА ПРИМЕРНО ТАКОЕ ЖЕ, КАК И У ПЕРВОГО. ОДНАКО ОБА ЗАКОНОПРОЕКТА ПОЛУЧИЛИ ОТРИЦАТЕЛЬНЫЕ ОТЗЫВЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА И ВЯРД ЛИ ДОЙДУТ ДО ВТОРОГО ЧТЕНИЯ В ГОСДУМЕ.

НАДЕЖДА ТОЛСТОУХОВА

АРГУМЕНТАЦИЯ ЭСЕРОВ НЕ ВЫДЕРЖАЛА КРИТИКИ

В пояснительной записке к законопроекту «Справедливой России» говорится, что повышение НДС для увеличения финансирования национальных проектов, которое произошло в 2019 году, себя не оправдало. Депутаты подсчитали, что снижение ставки налога с 20% до 15% приведет к сокращению поступлений от НДС в консолидированный бюджет РФ на сумму порядка 1 трлн рублей в год. В то же время, по их представлениям, снижение ставки приведет к росту ВВП за счет того, что предприятия смогут инвестировать больше в развитие производств, а по-

требители – покупать больше товаров за те же деньги.

Депутаты в законопроекте ссылаются на мнения неназванных авторитетных экспертов, согласно которым 1% снижения НДС приведет к ежегодному росту ВВП на ту же величину. Рост экономики, в свою очередь, постепенно приведет к увеличению объемов поступления НДС и других налогов. Таким образом, снижение ставки НДС с 20% до 15% уже на третий год ее применения приведет к превышению дополнительных налоговых поступлений над выпадающими доходами на 870 млрд рублей, считают авторы документа.

В дальнейшем, на третий год после вступления закона в силу, они прогнозируют стабильный рост налоговых доходов федерального бюджета. Выпадающие на первых порах доходы депутаты предлагают компенсировать накопленными ранее резервами.

Правительство отрицательно оценило эту инициативу, указав, что расчеты и обоснования упомянутых сумм выпадающих доходов федерального бюджета в прилагаемых к законопроекту материалах отсутствуют. Кроме того, представители кабинета выразили сомнение в том, что снижение НДС приведет к расширению производств и увеличению заработных плат сотрудников предприятий, как отмечалось в проекте закона.

«Законопроект не предусматривает каких-либо мер, которые позволят обеспечить направление дополнительных доходов налогоплательщиков на расширение производственных возможностей и повышение оплаты труда. В условиях рыночных отношений размер заработной платы в значительной степени зависит от соотношения спроса и предложения на конкретном рынке труда», – сказано по этому поводу в правительственном отзыве.

Еще один довод правительства сводится к тому, что снижение налоговой ставки НДС не повлияет на уровень



СЕРГЕЙ МИРОВ



ГЕННАДИЙ ЗЮГАНОВ



цен, поскольку в условиях рыночных отношений ценообразование зависит от складывающегося соотношения спроса и предложения на товары. А вот наполняемость бюджета, которая очень сильно упадет в связи со снижением НДС, — очевидна, так как Налог на добавленную стоимость, наряду с Налогом на добычу полезных ископаемых (НДПИ), является одной из главных доходных статей федерального бюджета.

«Снижение ставки НДС приведет к сокращению доходов федерального бюджета, что ограничит возможности финансирования расходных обязательств государства, в том числе в социальной сфере», — говорится в отзыве правительства.

КОММУНИСТОВ ТОЖЕ РАСКРИТИКОВАЛИ

Единственное принципиальное отличие инициативы депутатов от КПрФ от инициативы их коллег-эсеров в том, что они предложили сократить НДС не до 15%, а до 12%, но сделать это не сразу, а постепенно, в течение пяти ближайших лет. Интересно, что аргументировали свое предложение коммунисты исходя из «логики формирования евразийского экономиче-

ского пространства» и апеллировали к тому, что в странах ЕАЭС Налог на добавленную стоимость ниже, чем в РФ, поэтому и в России его необходимо снизить.

В качестве примеров были приведены Казахстан, где ставка НДС была снижена с 15% до 12% в 2009 году, и Киргизия, где ставка НДС составляет те же 12%. «Вполне ожидаемо, что многие организации и предприниматели государств — членов ЕАЭС будут регистрировать свой бизнес в этих странах и там же платить Налог на добавленную стоимость. Принятие решения о снижении ставки НДС с 20% до 12% за пять лет устраняет целесообразность для хозяйствующих субъектов в использовании существующих схем теневого обналаживания», — говорится в пояснительной записке к законопроекту коммунистов.

Депутаты от КПрФ считают, что снижение НДС на 8 процентных пунктов в течение пяти лет позволит расширить круг налогоплательщиков за счет выхода из тени предприятий малого и среднего бизнеса. По их мнению, из-за снижения налоговой нагрузки вырастет собираемость налогов и повысится инвестиционная активность.

По подсчетам авторов законопроекта, ежегодные выпадающие доходы федерального бюджета составят 152 млрд рублей в 2021–2022 годах, а начиная с 2023 года — 228 млрд рублей ежегодно. Но и здесь депутаты оговариваются: выпадающие из бюджета доходы будут восполнены за счет активности бизнеса.

«Указанный расчет теоретически снижаемой суммы НДС, поступающей в федеральный бюджет в период 2021–2025 годов, конечно же будет перекрываться возрастающим объемом мобилизации НДС в федеральный бюджет за счет роста экономического потенциала налогоплательщиков, у которых за счет возрастающей разницы в ставке НДС от 2% до 8% за эти годы появится возможность использовать ее как инвестиционный ресурс на свое дальнейшее развитие, а также для развития других секторов отраслей экономики страны», — говорится в финансово-экономическом обосновании законопроекта.

Правительство и на этот законопроект подготовило отрицательный отзыв. В нем говорится буквально следующее: «Оценить влияние законопроекта на вероятное расширение круга участников налогообложения >>>



ТАБЛ. 1. СТРУКТУРА ДОХОДОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА РФ В 2015-2019 ГГ (МЛРД РУБ.)

	2015	2016	2017	2018	2019
ДОХОДЫ ВСЕГО	13 659,2	13 460,0	15 088,9	19 454,4	20 187,8
НЕФТЕГАЗОВЫЕ ДОХОДЫ	5 862,7	4 844,0	5 971,9	9 017,8	7 924,3
НЕНЕФТЕГАЗОВЫЕ ДОХОДЫ	7 796,6	8 616,0	9 117,0	10 436,6	12 263,6
В ТОМ ЧИСЛЕ СВЯЗАННЫЕ С ВНУТРЕННИМ ПРОИЗВОДСТВОМ	3 467,6	3 780,6	4 741,9	5 430,9	6 389,9
НДС (ВНУТРЕННИЙ)	2 448,3	2 657,4	3 069,9	3 574,6	4 258,0
АКЦИЗЫ	527,9	632,2	909,6	860,7	946,8
НАЛОГ НА ПРИБЫЛЬ	491,4	491,0	762,4	995,5	1 185,0
В ТОМ ЧИСЛЕ СВЯЗАННЫЕ С ИМПОРТОМ	2 404,4	2 539,6	2 728,6	3 211,5	3 638,4
НДС НА ВВОЗИМЫЕ ТОВАРЫ	1 785,2	1 913,6	2 067,2	2 442,1	2 837,4
АКЦИЗЫ НА ВВОЗИМЫЕ ТОВАРЫ	54,0	62,1	78,2	96,3	90,3
ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ	565,2	563,9	583,2	673,0	710,8

ИСТОЧНИК: МИНФИНА РОССИИ.

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ



Дмитрий Тихонов, доцент Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС), к.э.н.

– По итогам 2019 года финансовое состояние и государственного бюджета, и Фонда национального благосостояния, в который поступали дополнительные доходы от продажи нефти, было достаточно хорошим. Поэтому в рамках общего курса властей можно было рассуждать о росте благосостояния граждан, о возможности снижения ставки НДС до 16-17% в расчете на рост инвестиционной активности предприятий.

Весной 2020 года мы живем в ситуации явного экономического кризиса. Развитие этого кризиса зависит от того, состоится или нет новая сделка России с ОПЕК и какая цена на нефть установится в результате. Шутка ли: Роснефть ежегодно приносит в бюджет РФ в среднем около 3 трлн рублей налогов.

При нынешней стоимости нефти в \$25-27 за баррель в марте 2020 года российский бюджет недополучит несколько сотен миллиардов рублей по итогам года.

Нелегко придется многим российским компаниям и отраслям, но сильнее всего кризис ударит по малому и среднему бизнесу. Поэтому властям сегодня нужно сосредоточиться на экстренной поддержке малых предприятий из сфер логистики, туризма, спорта, услуг и ряда других, по которым кризис уже довольно сильно ударил. И речь уже идет не о снижении НДС, а о прямых, адресных мерах поддержки, например о беспроцентных займах и прочем, – о спасении этого бизнеса.

НДС не представляется возможным в связи с отсутствием в законопроекте соответствующих норм». И дальше: «Законопроектом не предусмотрены какие-либо механизмы, которые позволят контролировать направление налогоплательщиками доходов, полученных в связи со снижением базовой ставки НДС до 12%, на расширение производства, а также на повышение оплаты труда, в связи с чем рост ВВП и повышение инвестиционной активности хозяйствующих субъектов как следствие снижения ставки НДС не очевидны». Отзыв подписан руководителем аппарата правительства РФ Дмитрием Григоренко.

БИЗНЕС НУЖДАЕТСЯ В ДРУГОЙ ПОДДЕРЖКЕ

НДС, как уже говорилось, – один из основных налогов, формирующих государственный бюджет. По данным Минфина, поступления от НДС (внутреннего и на ввозимые товары) в 2019 году составили 7,1 трлн рублей, или 35% от всех доходов бюджета. Больше – 7,9 трлн рублей, или почти 40%, – принесли только нефтегазовые доходы. Поэтому государство традиционно пытается отстоять каждый рубль поступлений от НДС.

Напомним, НДС начисляется на всех этапах производства и продажи товаров или услуг. Сумму закладывают в итоговую цену продуктов, так что в результате ее платят конечные потребители. По данным аудиторской компании KPMG, которые приводит «Коммерсант», среднемировая ставка НДС составляет 15,79%, что существенно ниже, чем в России.

Более того, у нас она была повышена с 18% до 20% с 1 января 2019 года. Решение было крайне непопулярным у бизнеса и населения, повлекло рост цен и инфляции и репутационные потери для правительства, но по итогам года принесло в бюджет государства около 620 млрд рублей дополнительных доходов. Эти деньги, по отчетам Минфина, были направлены в том числе на реализацию национальных проектов.

В последние пять лет налоговая нагрузка на бизнес в России, которую рассчитывают как отношение всех видов поступлений в бюджет к ВВП, колеблется в пределах 28-31%. В 2019 году, судя по заявлениям представителей Минфина, фискальная нагрузка в связи с повышением НДС еще несколько увеличилась, но конкретные цифры названы не были.

По данным, которые аккумулирует и ежегодно публикует Организация экономического сотрудничества и

развития (ОЭСР), налоговая нагрузка в России сопоставима с нагрузкой в таких странах, как Великобритания (33%), Новая Зеландия (32,1%), Канада (31,7%), но она больше, чем в США (26%) или Швейцарии (27,8%). Среднее значение этого показателя в странах ОЭСР – 34,5% ВВП.

Правда, по оценкам некоторых экспертов, налоговая нагрузка на бизнес в России все-таки гораздо выше, чем указывается в официальной статистике. Так, президент АНО «Экспертно-аналитический центр по модернизации и технологическому развитию экономики» Михаил Абрамов подсчитал, что налоговая нагрузка на предприятие в России больше, чем в США, в 5-8 раз из-за того, что там иначе устроена система налоговых сборов.

В США довольно большая сумма доходов физических лиц не облагается налогами через работодателя, а размер социальных сборов с него составляет 13,3% от размера заработной платы сотрудника против российских 30%. Кроме того, прибыль предприятия в размере до \$2 млн в год налогами не облагается при условии, что деньги идут на покупку оборудования. Так что по ряду причин вести бизнес в США легче, чем в России. Тем не менее, в нынешних экономических условиях снижение налогового бремени на российские предприятия, и в первую очередь снижение ставки НДС, выглядит маловероятным.

Как прокомментировал «МП» доцент кафедры финансового менеджмента, управленческого учета и международных стандартов финансовой деятельности Высшей школы финансов и менеджмента (ВШФМ) РАНХиГС Дмитрий Тихонов, такой сценарий развития событий можно было бы рассматривать в ноябре прошлого года, когда экономическая обстановка в стране была более или менее стабильной. А сейчас, когда курсы валют и цены на нефть нестабильны, а спрос и производительность труда внутри страны резко упали из-за карантина по коронавирусу, бизнес нужно поддерживать точечными мерами. Снижать ставку НДС и снижать наполняемость бюджета сейчас было бы, по мнению эксперта, неоправданным риском.

В краткосрочной перспективе, когда весь мир вступил в кризис, в новую экономическую реальность, с этой оценкой можно и согласиться. Но ведь правительство рассматривало инициативы депутатов по снижению давления на бизнес еще до кризиса, когда была полна «кубышка», цены на нефть еще не обрушились, дол-



ТАБЛ. 2. НАЛОГОВАЯ НАГРУЗКА НА ЭКОНОМИКУ В РАЗНЫХ СТРАНАХ МИРА ПО ГОДАМ, В ПРОЦЕНТАХ ОТ ВВП

СТРАНА	2012	2013	2014	2015	2016
ГЕРМАНИЯ	36,39	36,76	36,78	37,07	37,56
ИТАЛИЯ	43,90	44,05	43,46	43,29	42,87
ФРАНЦИЯ	44,32	45,23	45,34	45,22	45,27
КАНАДА	30,99	30,86	31,17	32,02	31,68
США	24,07	25,65	25,93	26,23	26,02
ЮЖНАЯ КОРЕЯ	24,78	24,30	24,59	25,16	26,31
ЯПОНИЯ	28,22	28,85	30,30	30,74	нет данных
РОССИЯ	31,86	30,80	31,29	28,86	28,46

ИСТОЧНИК: БАЗА ДАННЫХ «КОНСУЛЬТАНТ ПЛЮС».

лар не взлетел и не надо было заливать валютный рынок накопленными средствами Фонда национального благосостояния. Почему же решение исполнительной власти было отрицательным, традиционно бухгалтерским? И как поведет себя наше правительство после нынешнего кризиса, когда резервы будут исчерпаны,

социальные программы не реализованы (к какому уровню рубля будут индексировать зарплаты, пенсии и льготные выплаты гражданам РФ?), а предпринимателям все же придется поднимать экономику? Опять будет давить бизнес налогами и собирать «кубышку», чтобы в очередной раз истратить ее в следующий кризис? ■

ПОКА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР

Президент России Владимир Путин объявил о новых мерах поддержки бизнеса в связи с мировым кризисом, вызванным пандемией коронавируса и падением нефтяных цен.

В частности, страховые взносы во внебюджетные фонды для субъектов малого и среднего предпринимательства будут снижены с 30% до 15%, причем на длительный, пока не определенный срок.

Кроме того, малый и средний бизнес получит полугодовую отсрочку по налогам, кроме НДС, а микробизнес – еще и отсрочку по уплате страховых взносов на тот же период. Если у микро-, малых и средних предприятий есть кредиты, то они тоже должны получить полугодовую отсрочку на их выплату.

«В целом прошу правительство и Центральный банк предложить и принять дополнительные меры обеспечения устойчивого кредитования реального сектора, включая предоставление госгарантий и субсидирование», – заявил президент.

Также В.Путин объявил о введении моратория сроком на шесть месяцев на подачу заявлений кредиторов о банкротстве компаний и взыскании долгов. По поручению президента правительство должно будет вести постоянный мониторинг ситуации и в случае необходимости расширять и корректировать перечень отраслей, которые нуждаются в поддержке.

ОСНОВНОЙ ВЕКТОР – БЕЗУСЛОВНАЯ РЕАЛИЗАЦИЯ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА

ИТОГИ 2019 ГОДА В ОТРАСЛИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА, А ТАКЖЕ ЗАДАЧИ НА ТЕКУЩИЙ ГОД И СРЕДНСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ СТАЛИ ГЛАВНОЙ ТЕМОЙ РАСШИРЕННОГО ЗАСЕДАНИЯ КОЛЛЕГИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА (РОСМОРРЕЧФЛОТ) И ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ РОСМОРРЕЧФЛОТЕ, СОСТОЯВШЕГОСЯ 27 МАРТА.

В СВЯЗИ С ЖЕСТКИМ ПРОТИВОЭПИДЕМИЧЕСКИМ РЕЖИМОМ МЕРОПРИЯТИЕ ВПЕРВЫЕ ПРОШЛО В СОКРАЩЕННОМ СОСТАВЕ В ФОРМАТЕ ВИДЕОКОНФЕРЕНЦИИ ИЗ ЗАЛА СОВЕЩАНИЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА. В НЕМ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ЮРИЙ ЦВЕТКОВ, ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА МИНТРАНСА РОССИИ ЮРИЙ КОСТИН, РУКОВОДИТЕЛЬ РОСМОРРЕЧФЛОТА АЛЕКСАНДР ПОШИВАЙ И ЕГО ЗАМЕСТИТЕЛИ. ДРУГИЕ ЧЛЕНЫ КОЛЛЕГИИ, ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА, А ТАКЖЕ РУКОВОДИТЕЛИ АДМИНИСТРАЦИЙ МОРСКИХ ПОРТОВ И БАССЕЙНОВ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ, КАПИТАНЫ ПОРТОВ, РУКОВОДСТВО ПОДВЕДОМСТВЕННЫХ И ОТРАСЛЕВЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ УЧАСТВОВАЛИ В РАБОТЕ ЗАСЕДАНИЯ ПО ВИДЕОКОНФЕРЕНЦ-СВЯЗИ.

ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВ

ПРИНИМАЕМ И ОТМЕНЯЕМ НОРМАТИВЫ

Замминистра транспорта Юрий Цветков проинформировал участников Коллегии об основных событиях 2019 года в сфере развития нормативно-правового обеспечения морского и внутреннего водного транспорта. Он отметил, что в минувшем году министерство обеспечило принятие 70 нормативных правовых актов, в том числе 5 постановлений и 23 распоряжений Правительства РФ, 18 приказов и 20

распоряжений Минтранса России, а также 4 международных соглашений.

В части нормативного правового регулирования Минтрансом велась и продолжится в этом году работа по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере водного транспорта. Совместно с рабочей группой подготовлен Реестр нормативно-правовых актов (Реестр НПА), содержащий актуальные требования, подлежащие проверке в рамках контрольно-надзорной деятельности. Налажено

конструктивное взаимодействие с представителями рабочей группы. Вопросы, требующие дополнительного обсуждения, были рассмотрены на заседании рабочей группы в Ространснадзоре в марте текущего года.

«Деловым сообществом в части водного транспорта в Реестре НПА одобрены к пересмотру все 10 актов, предложенных Минтрансом России. В отношении остальных актов, предложенных деловым сообществом к включению в Реестр НПА для отмены, итоговое обсуждение разногласий по проектам будет проводиться в Аппарате Правительства РФ на заседании подкомиссии по совершенствованию контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов исполнительной власти при Правительственной комиссии по проведению административной реформы», — сообщил Ю.Цветков.

Он также напомнил, что в текущем году министерству и агентству предстоит совместно потрудиться в рамках подготовки к успешному прохождению аудита ИМО, намеченного на вторую половину 2021 года, а годом позже, в 2022 году, организовать и провести в России Всемирный день моря.



СРАБОТАЛИ УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО

Руководитель Росморречфлота Александр Пошивай в отчетном докладе подвел итоги работы отрасли за прошедший год и проинформировал о планах на ближайшую перспективу, уделив особое внимание выполнению ключевого для ведомства документа стратегического планирования – Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, в рамках которого Росморречфлот реализует два федеральных проекта – «Морские порты России» и «Внутренние водные пути», – и совместно с «Росатомом» выступает соисполнителем федерального проекта «Северный морской путь».

Говоря об итогах прошлого года, руководитель Росморречфлота отметил, что грузооборот морских портов России прирос почти на 3% и составил 840,3 млн тонн. Рост объемов грузопереработки был обеспечен в основном приростом доли наливных грузов, объем перевалки сухогрузов снизился в основном за счет уменьшения перевалки зерна и черных металлов.

Положительная тенденция стала возможной благодаря развитию инфраструктуры морских портов. За 15 лет их мощность увеличилась почти в 2,5 раза (с 452 млн т в 2004 г. до 1130 млн т в 2019 г.). Ввод в эксплуатацию объектов в порту Восточный (+16,5 млн тонн), строительство причала №38 в порту Новороссийск (+3,5 млн тонн), а также реконструкция и ввод мощностей в портах Арктического (+2 млн тонн) и Балтийского бассейнов (+3,5 млн тонн) обеспечили в 2019 году прирост портовых мощностей в размере около 26 млн тонн.

На 2020 год стоит задача увеличить мощность морских портов более чем на 40 млн тонн за счет реализации инвестиционных проектов Комплексного плана: ввода в эксплуатацию специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (+12 млн тонн) и в районе м.Открытый (+7 млн тонн, инвестор ООО «Порт Вера»), терминала навалочных грузов в порту Тамань (+13 млн тонн), развития портовых мощностей в Балтийском бассейне (+7,2 млн тонн, Усть-Луга, Высок).

Как отметил руководитель Росморречфлота, на реализацию инвестиционных проектов развития морской портовой инфраструктуры в 2019 году из федерального бюджета было направлено около 12 млрд рублей. Выполнялись работы по строительству береговой и морской инфраструктуры



в морских портах Геленджик, Мурманск, Певек, Анадырь.

«Дополнительным источником инвестиций в портовую инфраструктуру считаем портовый инвестиционный сбор. Для выработки механизма использования доходов, получаемых от взимания сбора, в 2019 году утвержден Порядок определения размера инвестиционного сбора, его взимания и применения. Работаем с ФАС России по перечню морских портов, в которых должен взиматься сбор», – сообщил А.Пошивай.

Он также подчеркнул, что продолжалась работа по переориентации российских грузов в отечественные морские порты из портов сопредельных государств. Разработаны соответствующие «дорожные карты» для каждого крупного грузоотправителя, содержащие контрольные показатели и конкретные мероприятия. Предусматривается поэтапная переориентация как на существующие терминалы морских портов РФ, так и на строящиеся терминалы к 2022 году, за исключением сухих опасных химических грузов, весь объем которых планируется переориентировать к 2023 году.

Далее руководитель Федерального агентства проинформировал, что осуществляется поэтапное оснащение морского и внутреннего водного транспорта, а также акваторий морских портов и внутренних водных путей аппаратурой спутниковой навигации глобальной навигационной спутниковой системы. В подведомственные Росморречфлоту организации поставлено 22 комплекса аппаратуры (4 автоматизированных промерно-изыскательских комплекса, 10 судовых обстановочных комплексов, 1 комплекс автоматизированной системы координированного

управления позиционированием, 4 комплекса оборудования контрольно-корректирующих станций и 3 комплекса оборудования контрольно-корректирующих станций – базовых станций АИС). Выполнены работы по техническому перевооружению объектов ГМССБ морского района А1 порта Туапсе. Начаты работы по техническому перевооружению объектов ГМССБ морского района А1 порта Калининград, проектные работы по строительству объектов ГМССБ в морских портах Диксон и Певек.

Завершая выступление, А.Пошивай сказал: «В 2020 году продолжится работа по достижению ключевых целей, обозначенных в проекте Публичной декларации Росморречфлота. И не могу не назвать основной вектор развития на текущий год – безусловная реализация мероприятий Комплексного плана».

Руководитель Росморречфлота предложил признать работу коллектива Федерального агентства морского и речного транспорта за отчетный период удовлетворительной.

Выступивший с содокладом председатель Общественного совета при Росморречфлоте Юрий Михайлов подвел итоги первого года работы Совета в новом формате под эгидой Общественной палаты РФ, значительно расширившем его функции и полномочия. Он внес ряд предложений по актуальным вопросам деятельности Росморречфлота и дальнейшему расширению взаимодействия Совета и ведомства.

По итогам заседания Коллегии и Общественного совета было принято решение признать удовлетворительной работу Федерального агентства морского и речного транспорта за отчетный период. ■

КОМПЬЮТЕРНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ НА СЛУЖБЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

НА КАПИТАНОВ МОРСКИХ ПОРТОВ В РОССИИ ВОЗЛОЖЕН КОНТРОЛЬ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОГОВОРОВ РФ, ОТНОСЯЩИХСЯ К ТОРГОВОМУ МОРЕПЛАВАНИЮ, И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РФ О ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ. ТАКЖЕ КАПИТАНЫ ПОРТОВ ОТВЕЧАЮТ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ В ПОРТАХ И НА ПОДХОДАХ К НИМ И ПОРЯДКА В МОРСКИХ ПОРТАХ.

ВСЕ ФУНКЦИИ И ЗАДАЧИ, ВОЗЛОЖЕННЫЕ НА СЛУЖБУ КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ КОДЕКСОМ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ И ПОЛОЖЕНИЕМ О КАПИТАНЕ МОРСКОГО ПОРТА, В 2019 ГОДУ ВЫПОЛНЕНА В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ. ОБ ЭТОМ И ДРУГИХ ПОКАЗАТЕЛЯХ РАБОТЫ В ИНТЕРВЬЮ «МП» РАССКАЗАЛ КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ФГБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ» АЛЕКСАНДР ВОЛКОВ.

«МП»: Александр Борисович, как в целом работал морской порт Большой порт Санкт-Петербург в 2019 году? Каков грузооборот, количество судозаходов по итогам прошлого года? Как соотносятся эти показатели с показателями за предыдущие годы? Какие особенности в развитии порта отметите?

— Большой порт Санкт Петербург по праву является крупнейшим морским портом Российской Федерации и на протяжении последних лет показывает положительный рост грузооборота (см. рис. 1). В 2019 году грузооборот составил 59,88 млн тонн, в предыдущем году было 59,33 млн тонн. Прирост не очень большой, в пределах одного процента, но стабильность роста — постоянная, несмотря на сложную экономическую ситуацию в мире и продолжающиеся экономические санкции.

А вот судооборот, на первый взгляд, несколько сокращается — в 2019 году он составил 34 069 судозаходов против 36 008 судозаходов в 2018 году. На фоне растущего грузооборота это не критично, поскольку из года в год размеры судов, заходящих в Большой порт Санкт-Петербург, неуклонно увеличиваются (см. рис. 2).

За последние годы проделана большая работа по определению возможного размера заходящих в порт судов. С помощью современных инструментов, математического и компьютерного моделирования определяется возможность безопасного прохода судов к причалам порта, корректируются Обязательные постановления по порту, тем самым давая возможность судоходным компаниям эффективнее осуществлять перевозки грузов морем.

К нам заходят довольно крупные суда длиной до 347 метров, шириной до 50 метров и максимальной осадкой 13 метров. К сожалению, размеры судов, которые могут заходить в порт, достигли предела. Портовые гидротехнические сооружения уже исчерпали свои возможности. Прежде всего, это подходные каналы и фарватеры, ведь они строились еще в XIX веке — тогда никто не мог даже и помышлять, насколько увеличится размер судов.

Каков выход из этого положения? Строить новые порты. Характерный пример — это новый многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка» и пассажирский порт «Морской фасад», именно на них могут заходить современные суда максимальных размеров.

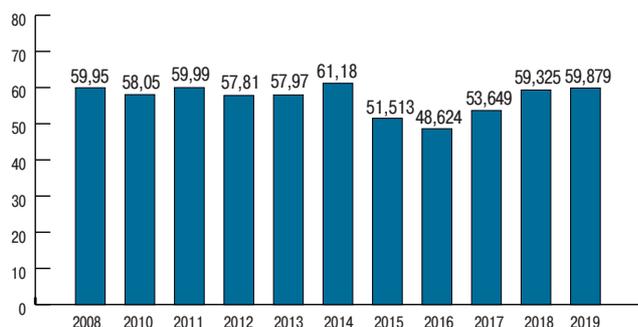


РИС. 1. ГРУЗОБОРОТ МОРСКОГО ПОРТА БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ЗА 2012-2019 ГГ., МЛН ТОНН

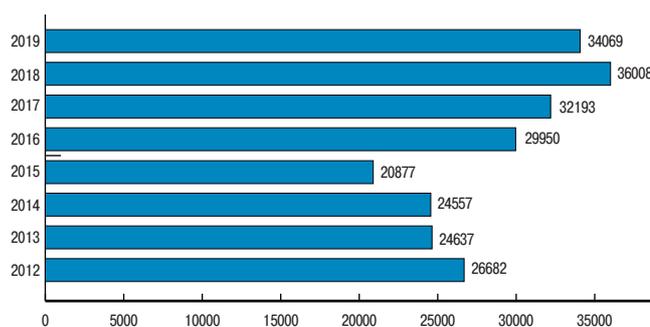


РИС. 2. ГОДОВОЙ СУДОБОРОТ МОРСКОГО ПОРТА БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ЗА 2012-2019 ГГ.

«МП»: *Каковы особенности работы Вашей Службы капитана порта? На чем концентрировалась Ваша деятельность и каковы ее результаты?*

— В состав АМП Балтийского моря входят только две службы капитана морского порта с полным функционалом — в Калининграде и Санкт-Петербурге. В соответствии со статьей 76 Кодекса торгового мореплавания капитан морского порта осуществляет государственную регистрацию судов, выдачу дипломов и квалификационных документов, удостоверений личности моряка.

За 2019 год соответствующими отделами выдано 9202 диплома и квалификационных свидетельства, 3944 удостоверения личности моряка и мореходных книжки.

Санкт-Петербург является самым крупным портом регистрации судов под флагом РФ, всего у нас зарегистрировано 2164 судна, в том числе 84 судна, находящихся в стадии строительства. За 2019 год было зарегистрировано 253 судна, выдано 2775 различных судовых свидетельств. Почему это происходит? Видимо, из-за удобства расположения и доступности.

Использование электронных баз данных и подготовка персонала позволяют качественно и быстро обрабатывать документы. Мы прилагаем большие усилия, создавая благоприятную и комфортную атмосферу для наших посетителей. Дипломный отдел работает в просторных помещениях, посетители могут получить любую информацию на месте или посетив наш сайт. Отсутствие очередей лишней раз подтверждает, что наши усилия не проходят даром.

«МП»: *Какие мероприятия по повышению безопасности мореплавания в прошлом году Вы выделили бы? Какие направления требуют в этом плане повышенного внимания: состояние флота (инспекции), профилактическая работа с судовладельцами, подготовка кадров?*

— Невозможно выделить что-то одно, поскольку это большая многосторонняя и кропотливая работа, которая при системном подходе дает плодотворный результат.

Состояние судов из года в год улучшается, вводятся в строй новые суда, проходят реновации и качественный ремонт суда почтенного возраста. Тщательные и детальные инспекции судов позволяют поставить заслон для выхода из порта судов в плохом техническом состоянии. Таких судов из года в год становится все меньше.

Мы с удовольствием принимаем приглашения на участие в мероприятиях,



которые регулярно проводят судоходные компании. Встреча с руководством компаний и старшим комсоставом судов позволяет в процессе общения выявить важные вопросы, волнующие моряков, донести до них позицию Минтранса, Росморречфлота по тем мерам и требованиям, которые направлены на улучшение позиции и положения флага РФ.

Подготовка кадров и человеческий фактор всегда считались одними из ключевых моментов для обеспечения безопасности мореплавания. По мировой статистике, основной причиной аварийности морского флота является как раз человеческий фактор.

Подготовку кадров и высокий уровень знаний можно легко организовать, что и делается — в этом направлении достаточно количество учебных заведений предоставляет свои услуги. Ни один моряк не выйдет в море, не имея подготовки, которая регламентируется международными конвенциями и российским законодательством. Ни один моряк не поднимется на борт судна, не предоставив требуемый пакет документов. За этим следит наша Инспекция государственного портового контроля.

«МП»: *Расскажите об экологической ситуации в порту. Как осуществлялся контроль за исполнением экологического законодательства в прошлом году по основным направлениям: контроль за незаконными и аварийными сбросами с судов и терминалов льяльных вод, мусора, контроль за вредными выбросами в атмосферу, за перевалкой опасных грузов? Какими были меры, предпринятые в отношении нарушителей?*

— На капитана порта возложен контроль за соблюдением международных договоров РФ, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства РФ о торговом мореплавании. Некоторые из них напрямую связаны с выполнением экологических норм.

Прежде всего, это исполнение требований конвенции МАРПОЛ. С 1 января 2020 года ужесточились требования к качеству используемого судового топлива, содержание серы в котором не должно превышать 0,5%. Для нашего региона такая ситуация не нова. С 2014 года в регионе Балтийского и Северного морей разрешается использование только низкосернистого топлива с содержанием серы менее 0,1%.

>>



За исполнением этих требований мы следим постоянно. Берутся пробы топлива для анализа, определяется процентное содержание серы. При нарушении требований судовладельцу предписывается сменить топливо. Сейчас таких нарушений мало – судовладельцы понимают, что смена топлива и задержка судна в порту обойдутся гораздо дороже.

В 2019 году к административной ответственности по экологическим вопросам привлечено 6 капитанов судов (сброс сточных вод – 2 случая; превышение выбросов в атмосферу – 1; сброс мусора – 1; разлив нефтепродуктов в акватории порта – 2). Вся информация о нарушителях публикуется на официальном сайте. Постоянно ведется фото- и видеофиксация последствий такого рода действий.

Специально созданные информационные системы позволяют судовладельцам минимум за 72 часа до прихода судна в порт в соответствии с требованиями законодательства подавать информацию о наличии опасного груза на борту. Такая информация анализируется специалистами Службы капитана порта и в случае выявления несоответствий лица, ответственные за подачу указанной информации, предупреждаются капитаном порта о необходимости предоставления полных и достоверных данных.

Также Службой ведется постоянный сбор и анализ информации о наличии на морских терминалах лицензий и разрешений на деятельность, связанную с опасными грузами. Постановка судна к причалу возможна лишь в случае наличия у оператора морского терминала соответствующих разрешительных документов, регламентирующих погрузочно-разгрузочную деятельность с опасными грузами в морском порту.

За 2019 год в Большом порту Санкт-Петербург было обработано 2136 различных судов с опасными грузами. Каких-либо серьезных инцидентов или аварийных происшествий, связанных с транспортировкой и перевалкой грузов повышенной опасности, не было.

«МП»: Прокомментируйте прошлогоднюю ситуацию с перевалкой и хранением груза низкообогащенного урана в порту: законны ли были данные работы, в порядке ли были необходимые документы, было ли известно заранее о том, что данный вид груза будет перегружаться? Какое окончательное решение было принято в отношении перевалки ядерного топлива после проверки, проведенной с участием депутатов Законодательного собрания?

– Прежде всего необходимо отметить, что терминалы Большого порта Санкт-

Петербург имеют все необходимые лицензии и разрешения на обработку грузов с 1-го по 9-й класс опасности, поэтому радиоактивные материалы и изотопы являются обычным грузом в порту.

Предварительная информация о наличии на судне опасных грузов, в том числе и радиоактивных веществ, подается в Службу капитана порта через информационную систему государственного портового контроля (www.portcall.marinet.ru) в рамках выполнения Приказа Минтранса России от 26.10.2017 г. №463 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним». На основании принятой информации и заключения о соответствии судна капитан порта принимает решение о возможности допуска судна в порт.

В случае с заходом т/х «Михаил Дудин» предварительная информация о наличии на борту радиоактивных веществ у капитана порта имелась; согласно представленным документам, судно соответствовало всем требованиям для перевозки грузов 7-го класса опасности.

Терминалы также имели все необходимые разрешительные документы для осуществления данного вида деятельности:

- лицензии Ространснадзора на осуществление ПРР применительно к опасным грузам в морских портах и при необходимости на железнодорожном транспорте;

- заключения Роспотребнадзора о соответствии терминалов государственным санитарно-эпидемиологическим нормативам в отношении радиоактивных веществ;

- планы действий по предупреждению и ликвидации аварийных ситуаций;

- планы взаимодействия и договоров с аварийными подразделениями госкорпорации «Росатом».

Все работы на терминалах проводятся специально обученным персоналом с соблюдением беспрецедентных мер безопасности. Во время ПРР аварийные бригады находятся в постоянной готовности, проводится постоянный контроль уровня радиации. Охрану мест выгрузки, в дополнение к подразделениям транспортной безопасности морского терминала, также осуществляет ведомственная охрана. Выгрузка радиоактивных материалов на терминалах производится, как правило, по прямому варианту – с судна на транспортное средство для дальнейшего складирования и содержания на складе.

В случае с т/х «Михаил Дудин» выгрузка производилась на железнодорожные платформы, и груз был вывезен с территории порта в кратчайшие сроки, хранение на территории порта не осуществлялось. Депутаты Законодательного собрания Санкт-Петербурга, общественность и экологические организации имели возможность убедиться в полной безопасности и законности этих операций. Замеры излучения в порту показали минимальный фон, ниже, чем естественный фон гранитной набережной Невы.

«МП»: В зоне Вашей ответственности активно развиваются пассажирские перевозки, водный туризм, яхтенный спорт. Как в связи с этим меняется инфраструктура, какие основные вопросы приходится решать Вашей Службе?

– С наступлением летнего сезона в нашем порту начинается и пассажирская навигация, прежде всего заходы круизных лайнеров различных компаний. Заход в Санкт-Петербург – это изюминка круизов по Балтийскому морю. Для этого есть вся необходимая инфраструктура. Пассажирский порт принимает крупные круизные суда предельных размеров, длиной до 347 метров. Суда меньших размеров, менее 200 метров,



имеют возможность швартоваться непосредственно в центре города, на набережной Лейтенанта Шмидта и Английской набережной. Регулярные паромы традиционно швартуются на Морском вокзале.

Пассажирские суда, обеспечивающие пригородное сообщение, работают очень активно, перевозят пассажиров из города в пригород: Стрельну, Петродворец, Ломоносов и Кронштадт. Проводятся экскурсии по островам Невской дельты.

Движение довольно интенсивное, но оно организовано таким образом, чтобы выходящие и заходящие в порт суда не встречались на узких фарватерах, то есть организовано круговое движение. Все перемещения контролирует система управления движением судов (СУДС). До начала навигации суда проходят инспекцию ГПК, а судоводители получают необходимые разрешения на плавание в акватории порта.

В последние годы правительство Санкт-Петербурга уделяет много внимания развитию яхтенного туризма и яхтенного спорта. Наравне с существующими яхт-клубами и стоянками проектируются и строятся новые яхтенные гавани. В Лахте построен яхтенный порт «Геркулес», на базе которого проходят многочисленные соревнования, в том числе и международного класса. В перспективе строительство новых яхтенных гаваней в Горской, Стрельне, Кронштадте. Близится реализация проекта восстановления Кронштадтских фортов.

«МП»: Какие знаковые мероприятия Вы отметили бы в 2019 году?

– Необходимо отметить проведение в День ВМФ военно-морского парада. Уже в третий раз в прошлом году Главный военно-морской парад проводился в Санкт-Петербурге. Поскольку основное действие и движение кораблей во время подготовки и проведения парада проходят в акватории морского порта Большой порт Санкт-Петербург, перед Службой капитана порта стоит сложная задача организовать движение и обеспечить безопасность, не закрывая порта и движения судов. Эта задача выполняется успешно в полном взаимодействии с командованием ВМФ и коммерческими структурами.

Впервые в 2019 году в порт зашел атомный лихтеровоз «Севморпуть», сначала для выгрузки груза с Дальнего Востока, а затем для производства очередного докового ремонта на Канонерском судоремонтном заводе. До этого суда такого размера не заходили во внутреннюю акваторию порта и завода. Лоцманами «Росморпорта» и буксирами Балтийского флота была проделана уникальная работа. Результаты и качество компьютерного моделирования были подтверждены экспериментальным заходом и выходом судна в доке Канонерского завода.

В декабре 2019-го новый атомный ледокол «Арктика» выходил в Финский залив на ходовые испытания. Вроде рядовая операция, но высота ледокола от поверхности воды до самой верхней точки 51 метр, на пути в открытое море мост Западного скоростного диаметра с максимальной высотой 52 метра. Потребовались дополнительные замеры, анализ уровня воды, выход был совершен безопасно и безупречно. ■

УГОЛЬ, РЫБА И ПАССАЖИРЫ ЧЕРЕЗ ПОРТ НЕВЕЛЬСК



МОРСКОЙ ПОРТ НЕВЕЛЬСК, ВКЛЮЧАЮЩИЙ ПЯТЬ МОРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ НА КУРИЛЬСКИХ ОСТРОВАХ, ИМЕЕТ ОСОБОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА И РЕГИОНА, ОПРЕДЕЛЯЕМОЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕМ ЗДЕСЬ РАЗЛИЧНЫХ СФЕР ЭКОНОМИКИ И ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ТОВАРНЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ ОБЛАСТИ, ЭКСПОРТА ЭНЕРГОРЕСУРСОВ, ПОТЕНЦИАЛА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ТРАНСПОРТНОЙ КОММУНИКАЦИЕЙ С ОСТРОВНЫМИ ТЕРРИТОРИЯМИ, МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА, ОХРАНОЙ ГОСГРАНИЦЫ, БЕЗОПАСНОСТЬЮ МОРЕПЛАВАНИЯ И Т.П. ОБЩИЙ ВЕКТОР СОВРЕМЕННОСТИ – НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ ВО ВСЕХ СФЕРАХ, НЕСМОТРЯ НА ИНЕРТНОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ.

АРКАДИЙ МАКАРОВ, КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА НЕВЕЛЬСК ФГБУ «АМП САХАЛИНА, КУРИЛ И КАМЧАТКИ»

Основная деятельность сосредоточена в морском порту Невельск, имеющем защищенную акваторию, 26 причалов общей протяженностью около 3 км и развитую береговую базу. Вместе с тем, в состав порта входят морские терминалы Южно-Курильск (о.Кунашир), Крабозаводск и Малокурильск (о.Шикотан), Курильск (о.Итуруп) и Северо-Курильск (о.Парамушир). Государственный орган контроля и регулятор судоходства в порту – Служба капитана морского порта Невельск. В штате Службы – 29 специалистов, половина из них несет вахту на удаленных терминалах.

ОБОРОТ УГЛЯ

В 2019 году грузооборот порта и терминалов достиг примерно 2,55 млн тонн, что на 13% больше, чем в 2018 году, и в 2 раза выше показателя 2015 года. Увеличение грузооборота связано с ростом объемов перевалки угля.

После случая приостановки работы угольного стивидора, компании «Невельский морской торговый порт», из-за нарушения экологического законодательства в 2018 году предприятием были предприняты соответствующие технологические меры, и сегодня отгрузка ведется в соответствии со всеми нормами.

Уголь занимает основную долю экспорта – 97% оборота, или 1,77 млн

тонн. В свою очередь экспорт составляет порядка 70%, или 1,83 млн тонн, от общего грузооборота порта. Для сравнения: экспорт рыбы и морепродуктов – 3,3%, или около 56 тыс. тонн.

Основные экспортные направления – Япония (459 выходов судов), Республика Корея (81), Китай (22), Вьетнам (7) и Таиланд (1).

В то же время подавляющее большинство судов, заходящих в порт, работают на каботажных линиях – 4877 из 5457 общего количества заходов. Основную долю каботажных перевозок составляют генеральные грузы – более 245 тыс. тонн, рыбная продукция – более 237 тыс. тонн, навалочные грузы – около 76 тыс. тонн, нефтепродукты – около 56 тыс. тонн, насыпные грузы – 46 тыс. тонн, контейнерные грузы – около 17 тыс. тонн.

Основная часть судов, заходящих в порт, работает под флагом России (5378), остальные – Японии (44) и в незначительном количестве – других государств: Маршалловы острова, Панама, Сингапур, Либерия, Мальта, Кипр, Китай, Норвегия и Белиз.

РЫБНЫЙ ПУТЬ

Увеличение динамики оборота порта связано с развитием рыбной промышленности в первую очередь на Курильских островах, на долю их терминалов приходится более половины грузооборота порта. В общем объеме рыбная



продукция составляет более 10%, а рыболовные суда занимают лидирующую позицию по количеству заходов – 3546 (плюс рефрижераторные – 455). Для сравнения: за 2019 год порт посетили 764 сухогруза, 598 пассажирских судов, 65 танкеров, 10 яхт и 8 судов типа ро-ро.

На протяжении десятилетий порт развивался, специализируясь на рыбной продукции и обслуживании промыслового флота. Когда-то именно в Невельске была сосредоточена рыбная отрасль Сахалинской области. Здесь базировалось порядка 200 рыболовных судов, а на местном судоремонтном заводе работало более тысячи человек.

По мере наращивания мощностей промышленной индустрии возрастает значение порта в областях рыбопереработки и судоремонта, а при создании благоприятного делового климата – и судостроения. Возрождение Невельского судоремонтного завода оказало бы положительный эффект на развитие индустрии, а также, учитывая средний возраст и состояние судов, в целом на безопасность мореплавания.

Сегодня рыбная промышленность Невельска и Курил активизируется. За год количество рыболовных судов, посетивших порт, увеличилось на 10%. В добавление к нескольким существующим предприятиям недавно были инициированы новые проекты.

Так, в 2019 году в рамках государственно-частного партнерства с ФГУП «Нацрыбресурс» в порту Невельск сдан новый склад-холодильник для хранения рыбы и морепродуктов. На о.Шикотан открыт мощный рыбопромышленный комплекс с береговой инфраструктурой производительностью до 1 тыс. тонн рыбы в сутки. ООО «Курильский рыбак» в рамках программы инвестиций под квоты планирует построить на том же острове завод производительностью 340 тонн рыбопродукции и 25 тонн продукции из отходов. На о.Кунашир предприятие «Южно-Курильский рыбокомбинат» при участии «Корпорации развития Сахалинской области» создает производство по изготовлению рыбной муки и рыбьего жира с переработкой до 504 тонн сырья в сутки. Рыбокомбинат «Островной» модернизирует рыбоперерабатывающий завод, реконструирует причалы и усиливает берегоукрепление, а также планирует построить судоремонтный комплекс.

Кроме того, существует ряд государственных инфраструктурных проектов, ожидающих своей очереди. По госпрограмме на о.Шикотан планируется строительство откосных берегоукрепительных сооружений длиной



1100 метров для защиты берега бухты Малокурильская. Разрабатывается проект волнозащитного сооружения в Южно-Курильске на о.Кунашир (инженерные изыскания получили одобрение Главгосэкспертизы). В стадии рассмотрения проект строительства волнозащитного мола на о.Итуруп.

Все эти проекты, а также проекты по дноуглублению при их реализации значительным образом увеличат привлекательность островных акваторий и будут способствовать развитию экономики региона и всей России.

ПАССАЖИРСКИЙ РЕНЕССАНС

За год поток пассажиров в морском порту увеличился на 25% – до 22345 человек. Рост продолжается с позапрошлого года. А до того, после пикового показателя 2016 года (около 27 тыс. пассажиров), объемы перевозок шли на спад.

Регулярные рейсы между Сахалином и Курильскими островами выполняет теплоход «Игорь Фархутдинов», который ежегодно обслуживает более 15 тыс. пассажиров. С введением для сообщения с Курилами в эксплуатацию двух паромов ледового класса, которые находятся в стадии строительства на Невском ССЗ, стабилизируется перевозка пассажиров и грузов. По информации Министерства транспорта Са-

халинской области, суда должны быть сданы уже до конца 2020 года. Место их базирования пока не известно. Предполагается, что они будут обслуживать пассажиров в дополнение к действующей линии. Спрос на пассажирские перевозки очень велик.

Другая тема – круизы. Одним из основных преимуществ нашего порта является его расположение в уникальном природном и историческом ландшафте, интерес со стороны круизных операторов дает основание прогнозировать развитие круизного судоходства. Хотя на сегодня непосредственно в порту и на терминалах нет соответствующей инфраструктуры, прием круизных судов возможен в рейдовом режиме, как это уже практикуется в морском порту Корсаков.

В целом потенциал развития портовой инфраструктуры и технологий, близость к ресурсной базе Охотского моря и Тихого океана, соседство со странами АТР, очевидно, будут определяющими факторами развития морского порта Невельск в будущем. Ближайшие перспективы связаны с реализацией ряда промышленных и инфраструктурных проектов, а также государственных программ, таких как «Социально-экономическое развитие Курильских островов на 2016-2025 годы». ■

ФАС БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ ДИКТОВАТЬ ЦЕНЫ ПОРТОВИКАМ

Тарифы на услуги стивидоров в морских портах выведены из-под государственного регулирования

В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА (ФАС) ВЫПУСТИЛА ДОКУМЕНТ, КОТОРЫЙ ДЕ-ФАКТО ПОДТВЕРДИЛ, ЧТО В ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ СУЩЕСТВУЕТ КОНКУРЕНЦИЯ. ОДНАКО ЭТО НЕ ЗНАЧИТ, ЧТО ПОРТЫ ПЕРЕСТАЛИ ОТНОСИТЬСЯ К ЕСТЕСТВЕННЫМ МОНОПОЛИЯМ. ЭТО ЗНАЧИТ, ЧТО АНТИМОНОПОЛЬНОЕ ВЕДОМСТВО БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ УСТАНАВЛИВАТЬ ЦЕНЫ НА УСЛУГИ СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ. ПРАВДА, И ИЗ ЭТОГО ПРАВИЛА ЕСТЬ НЕСКОЛЬКО ИСКЛЮЧЕНИЙ.

НАДЕЖДА ТОЛСТОУХОВА

КЛЮЧЕВОЕ ИЗМЕНЕНИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ

Издание Постановления Правительства РФ от 27.12.2019 г. №1923 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации, касающиеся государственного регулирования цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в портах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей» стало шагом навстречу

портовикам: отныне государство не будет устанавливать цены на услуги стивидоров в большинстве портов — они будут формироваться по законам свободного рынка.

Документ состоит всего из двух пунктов. Первый пункт отсылает к «Перечню услуг транспортных организаций, по которым органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставляется право вводить государственное регулирование тарифов и надбавок». В соответствии с ним органы власти субъектов могут устанавливать размер наценки на услуги стивидоров только в тех портах, где «выявлено отсутствие конкуренции на рынке услуг». Перечень таких портов утверждает ФАС по согласованию с Минтрансом. По сути, речь идет только о портах, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (например, Певек, Дудинка, Сабетта и другие).

Второй пункт постановления вносит изменения в перечень услуг субъектов естественных монополий в морских портах, цены на которые регулируются государством. В частности, из этого перечня исключаются: обеспечение лоцманской проводки судов, предоставление причалов, хранение грузов, услуги буксиров, обслужива-

ние пассажиров и обеспечение экологической безопасности в порту. Погрузка и выгрузка товаров — основной «хлеб» стивидоров — из этого списка тоже исключены. Государство отныне регулирует тарифы только на перевалку нефти и нефтепродуктов, которые поступают в порты трубопроводным транспортом.

В речных портах государство продолжает контролировать ценообразование только на обеспечение безопасности плавания и порядка в порту. А вот цены на предоставление судам рейдов, якорных стоянок, защитных сооружений и причалов порта, на обеспечение лоцманской проводки судов, на комплексное обслуживание флота, на услуги буксиров, на погрузку, выгрузку и хранение грузов и на обслуживание пассажиров теперь формируются рынком.

То же самое касается и навигационно-гидрографического обеспечения условий плавания судов по внутренним водным путям, ледокольного обеспечения в зимних условиях навигации, обеспечения прохода судов по судоходным гидротехническим сооружениям и обеспечения прохода иностранных судов по внутренним водным путям. Ценообразование на все эти услуги теперь тоже свободное.





Как рассказал «МП» председатель Комитета инвестиционных программ развития портовой инфраструктуры и производственных вопросов Ассоциации морских торговых портов (АСОП) Дмитрий Морозов, к тому, чтобы сделать ценообразование на деятельность стивидоров в портах рыночным, Ассоциация шла порядка 20 лет. Несколько лет назад – в 2013-2015 годах – ФАС фактически приостановила государственное регулирование тарифов на большинство услуг в портах, но вплоть до принятия нового постановления правительства в любой момент могла вернуться к этой практике. Теперь такой вариант развития событий исключен.

«Не один раз за это время выдвигалась идея выведения ценообразования на услуги в морских портах из-под государственного регулирования. Но сначала против была ФСТ (Федеральная служба по тарифам. – Прим. ред.), потом ФАС... И вот наконец в конце 2019 года нам удалось договориться. Исключение составляют только порты северного завоза и те, где есть трубопроводный транспорт, – там цены на услуги стивидоров по-прежнему устанавливает государство», – сказал Д. Морозов.

Однако, по словам эксперта, прекращение государственного регулирования тарифов в морских портах – это далеко не все, чего требуют от ФАС портовики. АСОП будет продолжать настаивать на том, чтобы

порты насовсем исключили из сферы естественных монополий. Отнесение портов к ней не имеет никакого смысла, зато приносит портовикам массу неудобств. В частности, им приходится проводить закупку всех товаров и услуг с учетом требований 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц». Кроме того, портовики обязаны регулярно публиковать в открытом доступе всю информацию о своей хозяйственной деятельности, выполняя требования законодательства РФ о естественных монополиях. А это дополнительная административная нагрузка на бизнес.

КОГДА ПОСТАВЯТ ТОЧКУ В СПОРЕ?

АСОП давно и последовательно доказывает, что портовый бизнес развивается в конкурентной, а не в монопольной среде. В середине декабря прошлого года, выступая на совместном заседании Совета директоров АСОП и представителей Минтранса, председатель Комитета по экономике и социальным вопросам АСОП Александр Алексеенко заявил, что необходимо поставить точку в многолетних попытках Ассоциации вывести порты из числа естественных монополий.

«Мы ставим задачу выйти из Реестра субъектов естественных монополий, поскольку, по нашей оценке и по оценке независимых исследовательских институтов, в морских портах

создана конкурентная среда и стивидоры оказывают услуги на конкурентных условиях. Мы обращались непосредственно к Президенту РФ, есть его поручение, и мы надеемся на положительное решение этого вопроса, на то, что в 2020 году вопрос ценового регулирования будет снят с повестки дня», – заявил тогда А. Алексеенко.

Чтобы доказать, что портовая отрасль развивается в конкурентной среде, в последние несколько лет по заказу членов Ассоциации были проведены несколько научных исследований. В частности, ими занимались НИУ ВШЭ и РЭУ им. Плеханова.

Сотрудники НИУ ВШЭ изучили ситуацию на рынке контейнерных терминалов Балтийского бассейна на временном отрезке с 2013 по 2016 год и выяснили, что мощности контейнерных терминалов в 2016 году составляли около 10 млн TEU в год, а объем рынка в то же самое время находился в пределах 3-4 млн TEU в год. То есть за перевалку одного контейнера могли конкурировать сразу три терминала, что свидетельствовало о развитой конкуренции на рынке перевалки контейнеров в Балтийском бассейне.

Исследователи также опросили потребителей услуг контейнерных терминалов на Балтике и определили, что типичные клиенты терминалов – международные морские перевозчики – при наличии экономических оснований довольно легко переходят от одного терминала к другому. >>



Еще один аргумент в пользу наличия конкуренции на рынке портовых услуг — активные частные инвестиции в портовую отрасль. В частности, контейнерные терминалы на Балтике стали расти в начале 2000-х годов, когда появилась потребность конкурировать с портами прибалтийских стран, где в советское время переваливалась большая часть контейнерных грузов. Именно тогда, в первые годы XXI столетия, были расширены действовавшие мощности в Санкт-Петербурге (Первый контейнерный терминал, «Петролеспорт», «Моби Дик») и построены новые контейнерные мощности в Усть-Луге и Санкт-Петербурге (Усть-Лужский контейнерный терминал и Контейнерный терминал Санкт-Петербург).

«На текущее состояние конкуренции на рынке услуг контейнерных терминалов оказывает влияние тот факт, что инвестиционные проекты не были остановлены и на фоне снижения объема международной торговли. Инерционный характер расширения мощностей привел к тому, что по состоянию на 2015-2016 годы мощности отдельных контейнерных терминалов загружены на 30-40%, а иногда и менее 10%, что оказывает существенное влияние на интенсивность конкуренции на рынке», — сделали вывод эксперты ВШЭ.

С этим выводом согласен и Д. Морозов из АСОП: «По итогам 2019 года загрузка специализированных контейнерных мощностей в портах России составила 70%, а на Балтике — 40%. Это и есть главное свидетельство наличия развитой конкуренции на рынке контейнерных терминалов».

Исследователи ВШЭ также сделали вывод, что крупные стивидорные компании не могут влиять на параметры рынка как в одностороннем порядке, так и коллективно, как это происходит в случае существования монополии или олигополии. Рыночные доли крупнейших продавцов постепенно снижаются. Ранжирование продавцов по величине долей нестабильно: со временем происходит перераспределение долей между продавцами, существенно меняются относительные доли продавцов. На основе этих данных аналитики пришли к выводу о том, что рынок стивидорных услуг контейнерных терминалов находится в состоянии развитой конкуренции.

Годом позже исследование конкуренции на рынке стивидорных услуг провели специалисты РЭУ им. Плеханова. Они анализировали рынок услуг не одних только контейнерных терминалов, а всех стивидоров в РФ. Выводы оказались довольно близки к выводам коллег из ВШЭ. Так, ученые РЭУ им. Плеханова считают, что рынки услуг по перевалке грузов являются рынками с развитой конкуренцией. Барьеры на входе в портовую отрасль существуют, но основная причина их существования заключается в излишней зарегулированности этой сферы, сокращении бюджетных ассигнований на развитие инфраструктуры и недостаточном развитии форм ГЧП для финансирования портовых и дорожно-строительных проектов.

Эксперты привели в пример опыт зарубежных стран, где уровень государственного регулирования деятельности морских портов снижается по мере развития экономики. Они счи-

тают, что для еще большего развития конкуренции государству следует активнее сотрудничать с частными компаниями, заинтересованными в реализации новых портовых проектов. В частности, предлагается включать такие проекты в федеральные целевые программы (что отчасти было сделано в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры), внедрять механизмы инфраструктурной ипотеки, использовать особые налоговые и хозяйственные механизмы функционирования объектов транспортной инфраструктуры, принимать политические решения, направленные на переориентацию транзита грузов через порты Прибалтики на порты Северо-Запада России.

СТРАННАЯ ПОЗИЦИЯ ФАС

В ноябре 2019 года в одном из отчетов ФАС было зафиксировано буквально следующее: «С учетом реализации мероприятий в составе долгосрочной программы развития ФГУП «Росморпорт» (2017-2025 гг.), утвержденной распоряжением Минтранса России от 19.02.2019 г. №ЮЦ-45-р, по созданию новых и расширению существующих перевалочных мощностей, а также мероприятий в составе долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 19.03.2019 г. №466-р, барьеры входа на рынок существенным образом снижаются, дефицит портовых мощностей нивелируется, что дает основание признать рынок по перевалке конкурентным. Данный вывод подтверждается позицией Российского союза промышленников и предпринимателей. Таким образом, с учетом скорректированной оценки состояния конкурентной среды, следует вывод о том, что рынки услуг по погрузке и выгрузке (перевалке) контейнеров признаны конкурентными».

То есть ведомство признало, что по меньшей мере контейнерные терминалы существуют в конкурентной среде. Следующим разумным шагом было бы их исключение из Реестра естественных монополий. Но этого шага еще не последовало.

Пока портовикам приходится довольствоваться узаконенной постановлением №1923 отменой государственного регулирования тарифов в большинстве российских морских портов и настаивать на дальнейшем совершенствовании законодательства, связанного с исключением морских портов из сферы естественных монополий вообще. ■

Организатор:

При поддержке:



Сентябрь 2020 года, Санкт-Петербург

ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ПОРТОВ: ЭФФЕКТИВНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

Партнеры конференции – комитет по технологии и механизации Ассоциации морских торговых портов (АСОП), ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Цели конференции:

- Организовать прямой диалог между производителями, продавцами и потребителями портовой перегрузочной техники и технологий
- Обсудить пути повышения конкурентоспособности и эффективности работы стивидорных компаний, увеличения скорости и качества обработки грузов, снижения себестоимости перегрузочных работ
- Представить новые разработки техники и технологий в области обработки грузов в портах

Темы для обсуждения:

- Текущее состояние и перспективы обновления парка перегрузочного оборудования морских портов
- Организация технической эксплуатации портового оборудования
- Мониторинг подъемно-транспортного оборудования в морских портах
- Инновационные разработки отечественных и зарубежных производителей
- Особенности перевалки негабаритных и тяжеловесных грузов
- Технологии для развития контейнерных перевозок
- Инновационные технологии в электрооборудовании портовой техники
- Кадровое обеспечение техники и технологии портов.
- Тренажерные технологии в учебном процессе, при разработке новой перегрузочной техники и подготовке кадров
- Охрана труда и безопасность при осуществлении ПРР
- Экономическое обоснование различных вариантов (обновление/ модернизация)
- Схемы финансирования проектов по приобретению новой техники
- Работоспособность портового оборудования как элемент устойчивости логистической цепи поставок. Обеспечение устойчивого технического сервиса и безопасной работы погрузочно-разгрузочных работ.
- Информационные технологии в ПРР. Автоматизация технического обслуживания и ремонта
- Вопросы охраны труда при проведении ПРР в портах

Аудитория конференции:

- Топ-менеджеры, главные инженеры, главные технологи, руководители отделов механизации, экономисты компаний-операторов морских и речных терминалов, припортовых (таможенных) терминалов и «сухих портов»
- Представители машиностроительных и краностроительных компаний, инженеры и конструкторы, специалисты сервисных предприятий и компаний – поставщиков портового перегрузочного оборудования и технологий
- Эксперты

**Участие, спонсорство, выступление с докладом:
Тел.: +7 (985) 763-53-89, marina.titova@morvesti.ru**

НОВОСТИ С ЛЕНТЫ

WWW.MORVESTI.RU



В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ О КОНКУРСНОМ РАСПРЕДЕЛЕНИИ ЗЕМЛИ В СВОБОДНОМ ПОРТУ ВЛАДИВОСТОК



Законопроект, который позволит распределять землю в Свободном порту Владивосток (СПВ)

на основе конкурса, внесен в Госдуму, передает ТАСС.

Сейчас на Дальнем Востоке работают специальные режимы для инвесторов – Территория опережающего развития (ТОР) и Свободный порт Владивосток (СПВ), которые позволяют им получать налоговые льготы, проходить административные процедуры в упрощенном порядке, пользоваться другими преференциями.

«Представляется целесообразным пересмотреть действующий порядок предоставления земельных участков резидентам Свободного порта Владивосток в пользу конкурентных про-

цедур», – говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Как отмечается в документе, из-за внеконкурсного порядка сейчас возникают конфликтные ситуации. При подаче заявления на получение статуса резидента компании должны указывать участок, где планируется реализовать проект, при этом часто они претендуют на одну и ту же землю. Однако управляющая компания не вправе отказать заключать соглашение об осуществлении деятельности на основании того, что выбранный участок также указан в другой заявке.



В ПОРТУ ВАНИНО ЗАВЕРШЕН ПЕРВЫЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО ПЕРЕГРУЗОЧНОГО КОМПЛЕКСА

В бухте Мучке завершен I этап строительства специализированного угольного перегрузочного комплекса. Реализация проекта увеличит производственные мощности порта Ванино на 12 млн тонн в год, сообщает ИА «Морвести.ру».

На сегодня завершены строительно-монтажные работы гидротехнических сооружений морского терминала, смонтированы внеплощадочные сети, насосная станция пожаротушения и участок железнодорожного пути необщего пользования, проведено переустройство двух участков автомобильных дорог.

Строительство велось в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Подрядчиком выступило ООО «Ванинотрансуголь» (входит в группу «Колмар»). Реализация II этапа строительства комплекса увеличит мощность терминала до 24 млн тонн угля в год.



«РОСМОРПОРТ» НЕ СМОГ ОСПОРИТЬ ОТКАЗ В РАСТОРЖЕНИИ ДОГОВОРОВ АРЕНДЫ ПРИЧАЛОВ С «НАХОДКИНСКИМ МОРСКИМ ТОРГОВЫМ ПОРТОМ»



Арбитражный суд Дальневосточного федерального округа оставил без изменения решения судов предыдущих инстанций, отказавших ФГУП «Росморпорт» в расторжении договоров аренды причалов с АО «Находкинский морской торговый порт» (Приморский край) за несоблюдение экологических требований по выбросам угольной пыли, передает «Интерфакс».

«Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда оставить без изменения, а кассационную жалобу – без удовлетворения», – говорится в материалах суда.

Ранее сообщалось, что Пятый арбитражный апелляционный суд (Владивосток) оставил решение первой инстанции без изменения, а апелляционную жалобу «Росморпорта» – без удовлетворения.

ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ НА БАЗЕ СЕВАСТОПОЛЬСКОГО МОРСКОГО ПОРТА КОМПАНИИ НА УСЛОВИЯХ ГЧП



Компания на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП) может быть создана для развития Севастопольского морского порта, передает ТАСС.

18 марта на встрече Президента РФ Владимира Путина с крымской общественностью один из участников отметил, что порт практически пустует из-за санкций, тогда как в советское время был одним из крупнейших на юге России. Он обратился к президенту с просьбой начать его возрождение, на что В.Путин ответил, что стратегия развития Севастопольского порта будет разработана до конца 2020 года.

«Сегодня ведется поиск партнера государства в части эксплуатации порта. Это не значит, что мы отдадим порт в аренду – мы думаем о том, чтобы сделать государственно-частную компанию, где у Севастополя будет часть акций, чтобы город получал прибыль от владения портом», – сказал врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев.

Он уточнил, что сейчас ведется работа по инвентаризации собственности порта. «Там запутанная история: (имущество) передавалось, отчуждалось, бесконечные судебные процессы – сейчас все надо привести в порядок, первоочередная задача – консолидировать то, что принадлежит городу», – пояснил М.Развожаев.



Глава Севастополя добавил, что одно из направлений, на которое рассчитывает город, – сотрудничество с Сирией, которое позволит наладить морские грузоперевозки. Также обсуждается вопрос развития рыболовного флота, строительства новых судов для этих целей. Есть предложение выделить пассажирские перевозки в отдельную компанию – сегодня работа городских маршрутных катеров и паромов убыточна и тоже находится в ведении порта.

К 2023 ГОДУ «НОВАТЭК» ЗАПУСТИТ КОМПЛЕКС ПО ПЕРЕВАЛКЕ СПГ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ



ООО «Новатэк-Мурманск» получило земельный участок в губе Ура (ЗАТО Видяево Мурманской области) для размещения морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа (СПГ), следует из сообщения Мурманской областной думы.

Объект будет находиться в районе Ура-губы и позволит оптимизировать транспортные затраты компании. Перегрузочный комплекс мощностью 20 млн тонн в год предназначен для приема СПГ с судов-газовозов ледового класса, кратковременного хранения СПГ и отгрузки его в суда-газовозы без ледового усиления для дальнейшей транспортировки потребителям.

По планам объект будет введен в работу к 2023 году, говорится в релизе пресс-службы Мурманской областной думы. Ранее руководство «Новатэка» сообщало, что «инвестиции в проект предварительно оцениваются в 70 млрд рублей, из которых 99% составят частные вложения».

ГРУППА «ДЕЛО» КОНСОЛИДИРУЕТ БОЛЕЕ 99,6% АКЦИЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»



Группа компаний «Дело» Сергея Шишкарева в марте этого года получила предложения о выкупе акций «Трансконтейнера» от миноритариев компании и собирается консолидировать более 99,6% акций оператора, сообщает ТАСС.

В ноябре 2019 года «Дело» выиграло аукцион на приобретение 50% плюс 2 акции «Трансконтейнера», предложив за актив 60,3 млрд рублей. В рамках обязательной оферты миноритарные акционеры – банк ВТБ и компания «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова – предъявили к выкупу 6 897 511 акций (49,64%). Цена одной акции составляет 8679 рублей 52 копейки, общая стоимость пакета 99,6% превысит 120 млрд рублей.

«Мы были готовы к любому решению акционеров ПАО «Трансконтейнер», чей опыт и компетенции мы оцениваем по достоинству. Вариант приобретения до 100% компании прорабатывался наравне с альтернативой. Консолидация 99,6% актива группой компаний «Дело» откроет дополнительные возможности для синергии транспортно-логистического бизнеса группы, включая портовые и железнодорожные контейнерные активы, которые мы будем развивать с нашими партнерами ГК «Росатом», – отметил президент ГК «Дело» Сергей Шишкарев, слова которого приводятся в сообщении.

В соответствии с законом «Дело» обязано в течение 17 дней произвести оплату акций. Финансирование выкупа акций будет осуществ-



ляться за счет привлечения кредитной линии «Сбербанка».

КОМПЕТЕНТНОСТЬ СЛУЖБ КАПИТАНОВ ПОРТОВ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ

ЦЕЛЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФГБУ «АМП ОХОТСКОГО МОРЯ И ТАТАРСКОГО ПРОЛИВА» ЯВЛЯЕТСЯ ОКАЗАНИЕ УСЛУГ В МОРСКИХ ПОРТАХ ВАНИНО, СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ, НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ, ДЕ-КАСТРИ, ОХОТСК, МАГАДАН, МЫС ЛАЗАРЕВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ В ПОРТАХ И НА ПОДХОДАХ К НИМ, ГОТОВНОСТИ К ПРОВЕДЕНИЮ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ И СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ, ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В АКВАТОРИЯХ И Т.Д. ЗАДАЧИ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД АМП, РЕАЛИЗУЮТСЯ ПОСРЕДСТВОМ ОРГАНИЗАЦИОННОГО, МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО И ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИСПОЛНЕНИЯ КАПИТАНАМИ МОРСКИХ ПОРТОВ СВОИХ ФУНКЦИЙ В СООТВЕТСТВИИ С ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ РФ.

ОБ ИТОГАХ РАБОТЫ АМП В 2019 ГОДУ, ВЫПОЛНЕНИИ ЗАДАНИЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА И ПЛАНА ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, А ТАКЖЕ О ПЛАНАХ НА БУДУЩЕЕ В ИНТЕРВЬЮ «МП» РАССКАЗАЛ РУКОВОДИТЕЛЬ ФГБУ «АМП ОХОТСКОГО МОРЯ И ТАТАРСКОГО ПРОЛИВА» НИКОЛАЙ ТАТАРИНОВ.

«МП»: Николай Петрович, с какими показателями завершили 2019 год морские порты ФГБУ «АМП «Охотского моря и Татарского пролива»? Каковы показатели грузооборота портов, входящих в АМП, и показатели судозаходов, в том числе с учетом ледокольных проводок?

— Всего за 2019 год через морские порты ФГБУ «АМП «Охотского моря и Татарского пролива» перевезено 47 млн тонн грузов, что на 7%, или 3 млн тонн, больше, чем за 2018 год. Увеличение объема грузоперевозок обусловлено в основном ростом грузооборота портов Ванино (на 2 млн тонн) и Де-Кастри (на 0,9 млн тонн). Доля

перевалки грузов через порт Ванино составляет 66%, Де-Кастри — 29%, и 5% приходится на порты Магадан, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Советская Гавань.

На долю экспортных грузов в 2019 году по всем портам пришлось 90%, импортных — 2%, каботажных — 8%.

Количество судозаходов в морские порты АМП в 2019 году осталось практически на прежнем уровне и составило 3900.

За период зимней навигации (с января по март включительно) грузооборот портов АМП составил 24,6% от общего грузооборота портов. Из обще-

го количества судозаходов в зимнюю навигацию (546 судозаходов) более половины (291 судозаход) были осуществлены с помощью ледоколов.

«МП»: Каковы результаты исполнения финансового плана и как они сказались на деятельности АМП? Насколько выполнен план АМП по портовым сборам, были ли какие-то трудности? Как распределялись средства между филиалами, на какие нужды (объекты) средства направлялись в приоритетном порядке или в большем количестве?

— Финансирование деятельности ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива» осуществлялось за счет взимания корабельного сбора. Исполнение Плана финансово-хозяйственной деятельности АМП в части дохода от взимания корабельного сбора за 2019 год составило 100%.

Основными доходобразующими портами являются Ванино (67% от общего объема в 2019 году) и Де-Кастри (24%), то есть на два порта приходится 91% доходов АМП. Но, несмотря на это, для обеспечения безопасности мореплавания АМП поддерживает высокий уровень компетентности служб капитанов морских портов во всех филиалах, независимо от их финансового результата.

В 2019 году доходы от взимания корабельного сбора выросли по сравнению с 2018 годом на 27,5% за счет роста грузооборота портов на



7% и изменения ставок корабельного сбора с 22 октября 2018 года, утвержденных приказом ФАС России от 02.07.2018 г. №926/18. Увеличение ставок портовых сборов оказало положительный эффект на финансовый результат деятельности АМП за 2019 год в целом. Но в то же время убыточными остаются порты Магадан, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Советская Гавань.

Первоочередной задачей Администрации является обеспечение служб капитанов морских портов всем необходимым для выполнения своих обязанностей и функций. Капитанами портов каждый год составляются заявки на предстоящие расходы филиалов, и на их основании составляется план финансово-хозяйственной деятельности по каждому филиалу.

В отчетном году для осуществления своей деятельности, связанной с обеспечением безопасности мореплавания, АМП и филиалы своевременно были обеспечены материально-техническими ресурсами (ГСМ, оргтехника, форменной одеждой, спецодеждой и т.д.). Были заключены договоры на оказание услуг по предоставлению специализированной гидрометеорологической информации, обеспечение спутниковыми данными ледовой обстановки, оказание услуг по несению аварийно-спасательной готовности по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, оказание помощи аварийным судам в портах АМП и на подходах к ним.

Улучшение финансового состояния АМП позволило расширить возможности по реализации планов мероприятий для выполнения уставных целей. Наибольшими капитальными вложениями в 2019 году является строительство трансформаторной подстанции на территории производственной базы и системы аварийного электроснабжения административно-бытового здания в порту Ванино. На 2020 год запланировано строительство системы аварийного электроснабжения АБЗ в морском порту Де-Кастри.

В начале этого года приобретены служебные квартиры в порту Магадан и Николаевск-на-Амуре для размещения сотрудников во время командировок и для проживания вновь принятых служащих, прибывших из других регионов ввиду нехватки кадров в данных портах. Планируется покупка служебных квартир в портах Ванино и Охотск.

Проводится процедура закупки служебного катера, который необходим для организации инспектирования судов в акватории порта Ванино и на



подходах к нему, учитывая разброс причалов на протяженности около семи миль, для осуществления надзора за экологической обстановкой в портах Ванино и Советская Гавань, а также для своевременного и эффективного контроля работы филиалов АМП в портах Де-Кастри и Николаевск-на-Амуре, расположенных от порта Ванино более чем на 250 морских миль.

Из движимого имущества приобретен грузовой автомобиль для хозяйственных нужд и микроавтобус, планируется приобретение грузовика для филиала АМП в порту Охотск. Помимо всего, идет поэтапное строительство и обустройство территории производственной базы в п. Ванино.

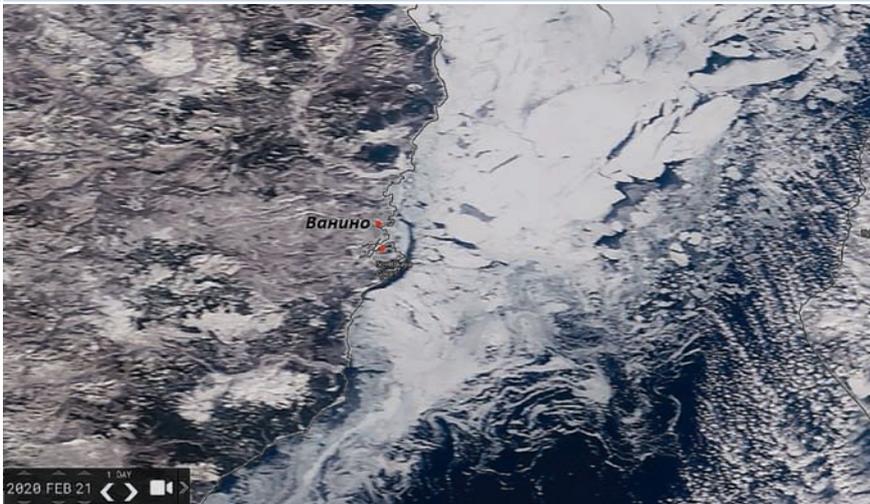
«МП»: Как в целом по итогам года АМП проводилась работа по оказанию государственных услуг? С какими особенностями и проблемами Вам пришлось столкнуться?

— Оказание государственных услуг полностью организовано в соответствии с требованиями законодательства. Данные услуги оказываются службами капитанов портов Ванино и Магадан.

В целом число оказанных госуслуг незначительно снизилось — с 989 в 2018 году до 814 в 2019 году. Количество регистрации судов увеличилось на 2,3%, а вот выдача квалификационных документов и УЛМ снизилась. Все полученные заявления были своевременно и в полном объеме обработаны, жалоб не поступало.

Снижение количества обращений за выдачей документов связано со спадом интереса населения к данному виду госуслуги, что, на наш взгляд, имеет ряд причин: 1) длительный срок действия квалификационных документов: специалистам командного состава они выдаются на срок до 5 лет, специалистам рядового состава — без срока действия; 2) замена УЛМ производится раз в 5 лет, обратиться за услугой по замене УЛМ стало возможным в любой порт независимо от места прописки и регистрации.

Однако, несмотря на снижение количества оказанных госуслуг, план поступлений доходов в федеральный бюджет в виде государственной пошлины за оказанные госуслуги был практически выполнен. >>>



«МП»: *Какие инфраструктурные объекты в портах АМП были введены в эксплуатацию в прошедшем году? Какие инвестпроекты были Вами согласованы и стартовали?*

— Самым значимым в настоящее время является инвестиционный проект АО «Ванинотрансуголь», которое в статусе резидента свободного порта Владивосток строит в морском порту Ванино на северном берегу бухты Мучке транспортно-перегрузочный комплекс для перевалки угля мощностью 24 млн тонн в год. Проект входит в госпрограмму «Развитие транспортной системы» и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Срок ввода в эксплуатацию первой очереди на 12 млн тонн — март-апрель 2020 года. Срок выхода комплекса на полную мощность — 2024 год.

За прошедший год АМП был согласован ряд других значимых проектов. АО «Прайм» сегодня реализует инвестиционный проект «Строительство в морском порту Ванино на северном берегу бухты Мучке терминала для перевалки сжиженных углеводородных газов (СУГ)». Морской терминал предназначен для приема СУГ из железнодорожных цистерн, накопления и промежуточного хранения с последующей отгрузкой на морские суда-газовозы в объеме 2 млн тонн в год. Грузовой базой проекта будет продукция крупнейшего в России Амурского газоперерабатывающего завода, строящегося в районе г.Свободного Амурской области.

Компания «Русал» в лице ООО «Причал» намерена инвестировать в строительство специализированного портового комплекса для перегрузки глинозема в бухте Ванино. Мощность перегрузочного комплекса составит до 3 млн тонн в год. Сейчас компания ежегодно импортирует через морские

порты России не менее 2,2 млн тонн глинозема, в том числе через порт Ванино — 1-1,2 млн тонн.

В настоящее время АО «Дальтрансуголь» приступило к реализации проекта по увеличению мощности перевалки Ванинского балкерного терминала до 40 млн тонн угля в год, что вызывает необходимость строительства второго пирса. Срок окончания строительно-монтажных работ запланирован на 2024 год.

В морском порту Советская Гавань согласован инвестиционный проект строительства транспортно-перегрузочного комплекса по перевалке угля. Данный проект реализует компания ООО «Ремсталь», грузооборот терминала составит 9 млн тонн в год. А в морском порту Магадан в рамках реализации ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» реконструировано два причала «Магаданского морского торгового порта». Наряду с их техническим перевооружением это позволит увеличить грузооборот порта, уменьшить время обработки судов и расширить номенклатуру перегружаемых грузов.

Строительство новых терминалов в порту Ванино вызвало необходимость в дополнительных якорных стоянках для крупнотоннажных судов, в связи с чем АМП были подготовлены и направлены в Минтранс документы на расширение границ порта. По результатам проделанной работы распоряжениями Правительства РФ от 13.07.2019 г. №1532-р и от 26.11.2019 г. №2815-р границы акватории морского порта Ванино были значительно расширены.

Также в прошедшем году АМП в соответствии с Планом мероприятий «Дорожная карта» по изменению границ территорий морских портов РФ подготовлены документы:

— включения в границы порта Ванино территории порта Советская Гавань;

— включения в границы порта Николаевск-на-Амуре территории порта Охотск;

— включения в границы порта Де-Кастри территории порта Мыс Лазарева.

В настоящее время документы находятся на рассмотрении в Росморречфлоте.

«МП»: *Как в настоящее время обстоят дела с объектами и системами обеспечения безопасности: СУДС, ГМССБ, АИС, ИТСОТЬ? Как в целом обстоят дела с обеспечением ледоколами в период зимней навигации?*

— Все объекты и системы обеспечения безопасности: СУДС, ГМССБ, АИС, ИТСОТЬ — находятся в ведомстве «Росморпорта», который занимается всеми вопросами усовершенствования, модернизации и реконструкции. В настоящее время зона действия СУДС частично не охватывает существующие границы порта Ванино и полностью не охватывает границы порта Советская Гавань.

В Ванинском филиале ФГУП «Росморпорт» разработан и утвержден план развития объектов СОМБ до 2024 года, согласно которому планируется расширение действия СУДС Ванино за счет реконструкции нового РТП на мысе Ольга и строительство нового здания СОБМ. СУДС Ванино имеет свидетельство соответствия портовой СУДС 1-й категории со сроком действия до 08.10.2024 г. СУДС Де-Кастри имеет свидетельство соответствия портовой СУДС 2-й категории со сроком действия до 27.12.2022 г.

Зимняя навигация в этом году была наиболее сложной за последние 15 лет. Отсутствие ветров западных направлений способствовало образованию труднопроходимых полей льда. Лед распространился по Татарскому проливу на юг до максимально возможных границ. На подходах к порту Ванино ледовая обстановка осложнилась дотаккой степени, что дизель-электроходы «Сахалин», имеющие ледовый класс Arc 5, пробивались в порт, только используя периоды приливо-отливного течения, задержки достигали 10-20 часов. С 17 по 24 февраля движение судов в порт с ледовым классом Arc 4 и ниже было приостановлено.

Ледокольные проводки выполнялись ледоколом «Капитан Хлебников» (ФГУП «Росморпорт»), на смену ему пришел ледокол «Новороссийск» (ФГУП «Росморпорт»). Весомый вклад внес МФАСС «Берингов про-

лив» (ФГБУ «Морспасслужба»), который занимался проводками судов в рамках индивидуальных заказов в порт Советская Гавань и к причалам АО «Дальтрансуголь».

Надо заметить, что с вводом нового терминала АО «Ванинотрансуголь» судозаходы увеличатся и для обеспечения бесперебойной работы транспортно-портового узла в зимний период наличие линейного и портового ледоколов крайне важно. Портовый ледокол должен работать на коротком плече — до 10 миль от порта, а линейный на длинном плече — от точки формирования каравана до подходов к порту. Это позволит организовать стабильную ледокольную проводку в порт.

«МП»: *Что нового происходит в области обеспечения экологической безопасности в портах АМП в части предотвращения аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, несанкционированных сбросов льяльных (балластных) вод с судов?*

— Введены в действие в установленном порядке планы по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в морских портах АМП Охотского моря и Татарского пролива. Оформлены договорные отношения на оказание услуг по несению аварийно-спасательной готовности, готовности к локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в рамках планов ЛРН. Изолированный балласт в морских портах АМП сбрасывается в соответствии с обязательными постановлениями. Несанкционированных сбросов льяльных (балластных) вод за прошедший период не выявлено.

Новым в обеспечении экологической безопасности является вступление в силу с 01.01.2020 г. поправки к Приложению VI Международной конвенции о предотвращении загрязнения морской среды с судов (МК МАРПОЛ), в соответствии с которыми содержание массовой доли серы в судовом топливе не должно превышать 0,5%.

Администрацией организован мониторинг доступности низкосернистого топлива в портах АМП с ежемесячным уведомлением Росморречфлота о количестве низкосернистого бункерного топлива. Капитанами морских портов организованы проверки на предмет выполнения требований по содержанию серы в судовом топливе. Проверки проводятся при инспекции судов, проводимых в рамках регионального соглашения о государственном портовом контроле (Токийский меморандум) и в соответствии с процедурами, установленными Общими правилами



плавания и стоянки в морских портах РФ.

При проведении инспекций непосредственно на судне проводится проверка судовых документов на предмет выполнения требований МК МАРПОЛ, в том числе:

- наличие судового свидетельства по предотвращению загрязнения атмосферы;
- соответствие записей в судовом и машинном журналах записям в журнале нефтяных операций;
- выполнение судовых процедур при бункеровках;
- наличие бункерных расписок, накладных, сертификатов;
- наличие отобранных при бункеровках образцов судового топлива.

Невыполнение перечисленных условий может служить основанием отбора проб судового топлива для проведения лабораторных исследований. Для проведения лабораторных испытаний АМП заключены два договора на проведение анализа содержания серы в бункерном топливе с аккредитованными лабораториями.

«МП»: *Как обстоят дела у филиалов АМП с точки зрения их материально-технического, финансового, кадрового обеспечения? Каковы Ваши планы и пожелания на текущий год? С чем Вы связываете успехи деятельности АМП в этом году?*

— Несмотря на определенные трудности, связанные с удаленностью нахождения филиалов, их материально-техническое обеспечение осуществляется на регулярной основе. С целью выявления проблемных вопросов и их оперативного решения ежеквартально проводятся комиссионные выездные проверки фактического состояния материально-технической базы и порядка ведения уставной деятельности филиалов ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского

пролива», возглавляемые руководителем АМП либо его замом.

Финансовое обеспечение филиалов производится в полном объеме. Учитывая стабильную финансовую обстановку, в последние два года производится систематическое повышение уровня заработной платы.

Вопрос кадрового обеспечения стоит на постоянном контроле. Из-за специфики и требований к специалистам наблюдается нехватка кадров для служб капитанов морских портов. Ведется постоянная работа по подбору кадрового резерва.

АМП в полном объеме выполняется общий план подготовки и переподготовки инспекторов государственного портового контроля по иностранным и российским судам, утвержденный руководителем Росморречфлота. Обучение проводится на базе образовательных учреждений, таких как ГУМРФ им. адмирала С.О.Макарова» (г.Санкт-Петербург), МГУ им. адмирала Г.И.Невельского (г.Владивосток), ГМУ им. адмирала Ф.Ф.Ушакова (г.Новороссийск).

Большое внимание руководством АМП уделяется социальным вопросам: в целях поддержания здоровья работников заключен договор на добровольное медицинское страхование; заключены договоры с организациями для посещения бассейнов, тренажерных залов. Для профилактики здоровья в филиалы закуплены и установлены спортивные тренажеры. Работники АМП регулярно участвуют в районных спортивных мероприятиях, в этих целях приобретает необходимый спортивный инвентарь.

Все эти меры помогают поддерживать в коллективе положительный настрой и способствуют привлечению высококвалифицированных специалистов не только с Дальнего Востока, но и с европейской части России. ■

ВОЕННЫЕ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ МОРСКОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК



ИСТОРИЯ МОРСКОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК – ГОРОДА ВОИНСКОЙ СЛАВЫ – НЕРАЗРЫВНО СВЯЗАНА С ВОЕННОЙ ИСТОРИЕЙ РОССИИ, НАСЫЩЕННОЙ СОБЫТИЯМИ, КОТОРЫЕ ВО МНОГОМ ОПРЕДЕЛИЛИ ЕГО СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ. ПОЖАЛУЙ, САМОЕ БОЛЬШОЕ ВЛИЯНИЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ ПОРТА ОКАЗАЛА ЭПОХА МИРОВЫХ ВОЙН И ГЛОБАЛЬНЫХ ПОТРЯСЕНИЙ, НАЧАВШАЯСЯ ЗАДОЛГО ДО 1914 ГОДА, В ПЕРИОД КОЛОНИАЛЬНОГО СОПЕРНИЧЕСТВА, И ОКОНЧИВШАЯСЯ В 1945-М УСТАНОВЛЕНИЕМ НОВОГО МИРОПОРЯДКА. СЕГОДНЯ ВЛАДИВОСТОК ЯВЛЯЕТСЯ ГЛАВНОЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ БАЗОЙ РОССИИ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ. НАКАНУНЕ 75-ЛЕТИЯ ПОБЕДЫ НАШЕГО НАРОДА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ УМЕСТНО ВСПОМНИТЬ О ТОМ, КАКУЮ РОЛЬ ИГРАЛ МОРСКОЙ ПОРТ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА В ТЕ ГОДЫ, А ТАКЖЕ В ДРУГИЕ ВОЕННЫЕ ПЕРИОДЫ, И КАК НА НЕГО ПОВЛИЯЛИ СЛОЖИВШИЕСЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА.

АЛЕКСАНДР ВАНЮКОВ, КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК ФГБУ «АМП ПРИМОРСКОГО КРАЯ И ВОСТОЧНОЙ АРКТИКИ»

ВОЕННЫЙ ПОСТ – НАЧАЛО ИСТОРИИ

По убеждению генерал-губернатора Восточной Сибири графа Н.Н.Муравьева-Амурского, основание порта на берегу Японского моря должно было стать частью плана защиты дальневосточных рубежей Российской империи от экспансии англо-французских колонизаторов.

Во исполнение распоряжений военного командования, 2 июля (20 июня) 1860 года было начато строительство военного поста в бухте Золотой Рог. Это событие стало отправной точкой в истории Владивостока.

Основанный как восточный рубеж империи в регионе, где переплелись интересы мировых держав, порт Вла-

дивосток в начале XX века имел региональное значение и развивался в основном за счет обслуживания каботажных линий, транспортных связей с Японией и Китаем, в том числе за счет транзита грузов из Маньчжурии в период действия экономического режима порто-франко. Последнее направление, к слову, было успешным прототипом современной идеи создания транспортных коридоров. Кроме того, выполнялись несистематические перевозки в южные порты России и Европу.

Как считают историки, четкой стратегии развития морского транспорта на Дальнем Востоке у России не существовало. Приоритетными считались военные интересы, которые, с одной

стороны, благотворно влияли на развитие порта, а с другой – вступали в противоречие с задачами торгового оборота и гражданского снабжения. Эта межведомственная диспозиция – отличительная черта порта Владивосток – сохраняется до сих пор. Развитие порта главным образом зависело от изменений международной обстановки.

По некоторым данным, в 1880-х годах годовой грузооборот порта не превышал 50 тыс. тонн. С 1871 по 1917 год (с перерывом на Порт-Артурский период) в порту дислоцировалась база военно-морского флота, а коммерческий порт находился сначала в управлении Уссурийской железной дороги, потом – Министерства внутренних дел, потом – Министерства финансов и т.д.

После того как было начато строительство Транссиба, по Указу императора Николая II в 1899 году за несколько лет был построен коммерческий порт, включавший причальные, складские и административные сооружения, а также подъездные пути. В результате объемы грузооборота порта составили более 300 тыс. тонн.

В то же время была учреждена портовая служба, а функции капитана морского порта расширены до руководства всем береговым портовым хозяйством.



ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

Активность порта Владивосток снизилась уже в Русско-японскую войну 1904-1905 годов, в том числе вследствие отмены режима порто-франко и прекращения международных линий. В 1910 году порт был включен в общегосударственную программу по развитию портов Российской империи. Два года спустя был составлен план реконструкции и модернизации порта, в соответствии с которым к 1920 году предполагалось увеличить грузооборот до 2,2 млн тонн.

С началом Первой мировой войны в 1914 году реализацию программы пришлось форсировать, поскольку Владивосток, наряду с Архангельском, стал основным портом, способным принимать импортные грузы. Поставки грузов от государств-союзников стали прототипом программы ленд-лиза Второй мировой войны, сопоставимые как по масштабам оборота, так и по степени влияния на портовую индустрию.

За период 1914-1916 годов в акватории бухты Золотой Рог и в Амурском заливе было оборудовано 15 причалов, закуплено импортное, в первую очередь японское, портовое оборудование – краны и лихтеры. К концу войны площадь крытых складских помещений составляла с учетом довоенных построек 155 тыс. м², пакгаузов – 64 тыс. м², открытых складов – 121 тыс. м². В 1916 году грузооборот порта составил 2,6 млн тонн, удвоившись за два года.

Среди основных проблем тех лет были дефицит портовой инфраструктуры и оборудования, нехватка флота, низкая пропускная способность железной дороги, приводящая к скоплению грузов, а также несогласованность различных ведомств, располагающихся в порту.

В следующее десятилетие, несмотря на политические перемены, проблематика сохранилась. Грузооборот порта в 1920-х годах остался примерно на уровне прошлых лет. Как отмечают исследователи истории, территорию порта контролировали различные министерства, что усложняло принятие решений по развитию инфраструктуры порта.

Одной из основных проблем тех лет были простои пароходов: например, в 1940 году простои составили 9247 судов-суток. Порт заплатил неустоек свыше 18 тыс. долларов США. Состояние дел в порту вызвало недовольство главы советского государства И.В.Сталина, который обвинил бюро Приморского краевого комитета ВКП(б) в плохой организации портуально-разгрузочных работ.



В то же время кульминацией соперничества военного и гражданского ведомств стало принятое 7 октября 1939 года постановление ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР «О переносе Владивостокского торгового порта в бухту Находка» при участии трудовых ресурсов ГУЛАГ НКВД. В июле 1941 года правительство остановило этот проект.

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

В годы Второй мировой и Великой Отечественной войны 1941-1945 годов Владивосток оказался единственным советским портом, находившимся вне зоны боевых действий, через него шел большой поток грузов для нужд обороны. На порт пришлось около 45% потока грузов из США в рамках программы ленд-лиза, по которой в СССР всего за годы войны было доставлено более 17 млн тонн.

В первый год войны порт оказался не готов к быстрому наплыву грузов. В срочном порядке было организовано строительство сооружений и модернизация порта с использованием импортной техники и комплектующих. К 1943 году было отремонтировано и восстановлено 7 причалов, что позволило обрабатывать в порту одновременно 16 судов (на 4 судна больше, чем в 1939 году), введены в эксплуатацию 15 порталных, 5 железнодорожных, 9 гусеничных кранов и 40 штабелеров, построены склады и бункеры.

Организацией тихоокеанского маршрута ленд-лизовских поставок руководил начальник Дальневосточного морского пароходства А.А.Афанасьев.

Если в 1939 году в пароходстве насчитывалось 66 судов грузоподъемностью 21 тыс. тонн, то в 1944 году – 156 судов общим тоннажем 920 тыс. тонн. Пополнение флота осуществлялось за счет перевода отечественных судов с северных портов, но главным образом за счет поставок из США по ленд-лизу 128 сухогрузов, из которых около 50 были новые суда типа «Либерти» и танкеры, также были переданы ледоколы и буксиры. В годы Великой Отечественной войны суда ДВМП выполнили более 70% всех грузоперевозок морского транспорта СССР.

Основную долю импорта составляла военная техника, паровозы, промышленное оборудование, продовольствие, топливо. Танкерный флот пароходства освоил перевозку высокооктанового авиационного бензина. Для транспортировки паровозов оборудовали четыре однотипных лесовоза. Все суда по договору обслуживали советские экипажи. Рейсы выполнялись без конвоев. Несмотря на то что маршрут пролегал вдоль нейтральной Японии, работа была напряженной и опасной: многие суда гибли, порой, от до сих пор неизвестных причин.

Всего за годы Великой Отечественной порт Владивосток, перегружавший как каботажные, так и импортные грузы, обработал 32 тыс. судов, почти 400 тыс. вагонов и платформ, более 10 млн тонн грузов, из них импортных – 7,9 млн тонн. Построенные во время войны портовые сооружения, установленная техника, обновленный флот стали основой для развития порта и города в послевоенные годы. ■

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ТРЕБУЮТ ЖЕСТКОГО КОНТРОЛЯ

СЕГОДНЯ МОРСКОЙ ПОРТ СОЧИ ЯВЛЯЕТСЯ САМЫМ БОЛЬШИМ ПАССАЖИРСКИМ ПОРТОМ НА ЧЕРНОМ МОРЕ. ОН ВКЛЮЧЕН В МЕЖДУНАРОДНУЮ АССОЦИАЦИЮ СРЕДИЗЕМНОМОРСКИХ КРУИЗНЫХ ПОРТОВ MED CRUISE. В ДЕКАБРЕ 2009 ГОДА В ЦЕЛЯХ ПОДГОТОВКИ К ПРОВЕДЕНИЮ ЗИМНЕЙ ОЛИМПИАДЫ 2014 ГОДА И РАЗВИТИЯ ГОРОДА СОЧИ КАК ГОРНОКЛИМАТИЧЕСКОГО КУРОРТА ПОСТАНОВЛЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ БЫЛА УТВЕРЖДЕНА ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА ОЛИМПИЙСКИХ ОБЪЕКТОВ И РАЗВИТИЯ ГОРОДА. В РАМКАХ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ БЫЛИ РЕКОНСТРУИРОВАНЫ ИМЕЮЩИЕСЯ И ПОСТРОЕНЫ НОВЫЕ ОБЪЕКТЫ В МОРСКОМ ПОРТУ, А ИМЕННО: ТОРГОВЫЙ ПОРТ СОЧИ, КРУИЗНАЯ ГАВАНЬ, 7 МОРСКИХ ПИРСОВ ПОРТА, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ПРИЕМА ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ МЕСТНОГО СООБЩЕНИЯ, – АДЛЕР, КУРГОРОДОК, ХОСТА, МАЦЕСТА, ДАГОМЫС, ЛОО, ЛАЗАРЕВСКОЕ, ГРУЗОВОЙ РАЙОН ПОРТА СОЧИ В ИМЕРЕТИНСКОЙ ДОЛИНЕ В УСТЬЕ Р.МЗЫМТЫ.

ВЯЧЕСЛАВ РУМЯНЦЕВ, КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА СОЧИ ФГБУ «АМП ЧЕРНОГО МОРЯ»

В ОСНОВЕ – ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Во внутренней гавани морского порта Сочи, в зоне мелководных причалов, швартуются маломерные, а также пассажирские и прогулочные катера. Эта технологическая зона – старая акватория порта – переоборудована в современную марину с технической зоной вместимостью 300 спортивных и прогулочных судов. В марине могут комфортно швартоваться яхты длиной до 50 метров.

Крупнотоннажные пассажирские лайнеры швартуются в глубоководной

зоне – Круизной гавани. Два пассажирских причала Круизной гавани общей длиной 730 метров способны принимать круизные суда длиной до 311 метров с осадкой до 8,8 метра. Паромный причал рассчитан на прием судов до 135 метров с осадкой до 6,5 метра.

Грузовой района морского порта Сочи в устье реки Мзымты предназначен для приема и обработки грузовых морских и речных судов на семи причалах, часть акватории оборудована плавучими причалами для швартовки и стоянки маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов.

Морской грузо-пассажирский пункт пропуска в порту открыт для приема судов под любым флагом в режиме круглогодичной навигации. Обслуживание пассажиров осуществляется в комфортных условиях, в новом международном терминале порта с пропускной способностью 1250 человек в час. В терминале размещаются службы пограничного, таможенного и других видов государственного контроля, осуществляемого в пункте пропуска.

Морской порт Сочи – крупный круизный центр на Черном море и лидер круизных перевозок на юге России! Основное направление деятельности в морском порту связано с развитием морских пассажирских перевозок, установлением прочных деловых связей с ведущими мировыми туристическими операторами круизных линий и активным продвижением порта на рынке мировой туристической индустрии.

Во исполнение поручения Президента РФ В.В.Путина от 13.10.2016 г. №Пр-1870ГС (п.16) «Об организации регулярного морского сообщения, морских круизов, а также воздушного сообщения между Сочи и городами, расположенными на территории Крымского полуострова» с 2017 года осуществляется регулярное круизное сообщение между Сочи и Крымом на пассажирском лайнере «Князь Владимир».

Регулярные линейные рейсы из Сочи проходят через Новороссийск, Ялту до





морского порта Севастополь и обратно в порт Сочи. По данным оператора — ООО «Черноморские круизы», средняя загрузка рейса увеличилась с 48% в 2017 году до 61% в 2019-м. В прошлом году было выполнено 49 рейсов, перевезено почти 16,5 тыс. пассажиров.

В морском порту Сочи имеются привлекательные технические возможности приема грузовых и грузопассажирских паромов. Служба капитана порта принимает активное участие в консультациях и совещаниях с заинтересованными компаниями по проработке вопросов относительно возобновления паромного сообщения между Сочи и портами Турции.

Сочи традиционно является местом проведения Черноморской регаты больших парусников, Международной яхтенной выставки *Sochi Yacht Show*, парусной регаты *Sochi Winter Cup*, Кубка чемпионов Сочи *Swim Festival* и других спортивно-парусных соревнований и морских фестивалей, а также соревнований по триатлону *Ironstar* и по плаванию на открытой воде *Swimstar One Mile Sochi*.

РАБОТА ПОРТОВЫХ ВЛАСТЕЙ

Безопасность мореплавания и порядок в морском порту успешно обеспечиваются Службой капитана морского порта Сочи ФГБУ «АМП Черного моря».

Так, Службой капитана порта в 2019 году был осуществлен контроль в отношении 150 судов, проведено 20 повторных осмотров судов, выявлено 194

замечания, без устранения которых ни одно судно не вышло в море. В течение года в морском порту оформлено 334 прихода судов, отказано в выдаче разрешения на выход из порта 7 судам, выдано 714 разрешений на плавание судов в акватории морского порта и за его пределами.

Было выдано 80 разрешений на проведение водолазных работ, 14 разрешений на проведение огневых работ на судах, осуществлен контроль за проведением почти 900 бункеровочных операций.

Круглосуточно и в любую погоду ведется мониторинг транспортной безопасности акватории морского порта, проведены 57 плановых проверок технического состояния гидротехнических сооружений и причалов, ежедневно проводится патрулирование акватории на катере обеспечения портового контроля, осуществлено 86 контрольных проверок средств навигационного оборудования морского порта, проведена государственная регистрация 160 судов, выдано 77 судовых билетов, осуществлен контроль безопасной перевозки более 400 тыс. пассажиров. В порту Сочи базируется более 3000 маломерных, прогулочных и спортивно-парусных судов, более 400 ежедневно выходят в море, в том числе для оказания коммерческих услуг.

В целях безопасной и устойчивой работы морского порта в течение года были изданы 59 распоряжений капитана морского порта Сочи, возбуждено

19 дел об административных правонарушениях, не допущено случаев угроз совершения актов незаконного вмешательства, инцидентов и различных происшествий в морском порту, обеспечено соблюдение международных соглашений и договоров.

Службой капитана порта регулярно проводятся учения и тренировки по отработке действий при возникновении аварийных и чрезвычайных ситуаций и пожаров на объектах, судах и в акватории порта по оперативным документам, успешно применяются современные методы оповещения с помощью системы автоматического оповещения «Рупор». Во взаимодействии с ответственными лицами, дежурно-диспетчерскими подразделениями, органами управления и силами АСФ морского порта Сочи Службой капитана порта проводятся проверки устойчивости связи, надежности и полноты принимаемых решений при отработке действий по ликвидации последствий ЧС.

В 2019 году Службой капитана морского порта Сочи ФГБУ «АМП Черного моря» в порту успешно реализованы функции капитана порта по обеспечению безопасности плавания и стоянки судов в акватории порта и на подходах к нему, проведению мероприятий по предотвращению загрязнения акватории порта, меры по предупреждению чрезвычайных ситуаций в порту, по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта. ■

СТРОИТЕЛЬСТВО СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА В ПОРТУ ТАМАНЬ ПОД ВОПРОСОМ

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ПОРТА ТАМАНЬ, СКОРЕЕ ВСЕГО, БУДУТ СНОВА ПЕРЕНЕСЕНЫ. НИКАКОЙ КОНКРЕТИКИ ПО ПОВОДУ ПЕРСПЕКТИВ ПРОЕКТА НЕТ НИ У ПРАВИТЕЛЬСТВА, НИ У МИНТРАНСА, А КОМПАНИИ, ИЗНАЧАЛЬНО ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ В МАСШТАБНОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ ПРОЕКТЕ, ПОСТЕПЕННО ТЕРЯЮТ К НЕМУ ИНТЕРЕС КАК ПО ПРИЧИНЕ ПОСТОЯННОЙ СМЕНЫ ПРАВИЛ ИГРЫ, ТАК И В СВЯЗИ СО СНИЖЕНИЕМ КОНЪЮНКТУРЫ РЫНКОВ, НА КОТОРЫЕ ОРИЕНТИРОВАН ЮЖНЫЙ РОССИЙСКИЙ ПОРТ.

МАЙЯ КЕРН

КОРОТКО ОБ ИСТОРИИ ПРОЕКТА

Идея создания сухогрузного района порта Тамань общей мощностью до 92 млн тонн грузов относится к 2013 году. Вложения в масштабный проект государственно-частного партнерства развития портовой инфраструктуры тогда оценивались в 88 млрд рублей. Предполагалось, что частные инвесторы возьмут на себя две трети затрат, а государство – треть. Проект был включен в состав Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Число потенциальных инвесторов тогда превысило десяток. Однако дальше намерений дело не пошло.

Сначала сухогрузный район долго проектировался и перепроектировался, потом стали меняться условия финансирования для инвесторов. В 2015 году были заключены предварительные инвестмеморандумы на строительство перегрузочных терминалов. Но два года спустя проект решили реализовывать полностью за счет внебюджетных источников.

По планам Минтранса на конец 2018 года общие капитальные затраты

на строительство сухогрузного района должны были составить 232 млрд рублей, из них затраты инвесторов – 91,5 млрд. На строительство терминалов бюджет через госпредприятия предполагал направить 126 млрд рублей, еще 14,5 млрд в проект планировали вложить РЖД – на железнодорожную станцию. Строительство планировалось провести в период с 2018 по 2028 год. Среди инвесторов значились «Кузбассразрезуголь», СУЭК, «Еврохим», «Металлоинвест», «РН-Бункер» («дочка» Роснефти) и другие крупные компании.

Первым участвовать в проекте отказался «Еврохим» – компания решила вернуться к проекту создания терминала по перевалке минеральных удобрений в порту Усть-Луга, которое было остановлено в 2017 году. Потеря этого инвестора для проекта оказалась довольно существенной: предполагалось, что «Еврохим» обеспечит в Тамани перевалку 11 млн тонн минеральных удобрений в год.

Начало работы первой очереди нового района порта Тамань изначально было запланировано на 2020 год, но позже сдвинуто на 2024 год, когда заканчивается действие Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Определенную роль в задержке проекта сыграло строительство Крымского моста.





По новым планам в 2020 году планируется лишь заключить концессионное соглашение с инвесторами сухогрузного района. Так что есть сомнения, что его успеют построить в срок, учитывая, что до сих пор не готова окончательная документация.

ПОЧЕМУ ПРОЕКТ ЗАСТОПОРИЛСЯ

Последняя новость об этом проекте, появившаяся в январе 2020 года, касалась общественных обсуждений техзадания на проведение оценки воздействия проекта на окружающую среду. Но процедура эта исключительно формальная, и на начало фактической реализации проекта она почти никак не влияет. Подписание реальных соглашений с бизнесом и утверждение плана работ на местности откладывается раз за разом.

В ноябре 2019 года в Минтрансе заявили, что соглашение о строительстве сухогрузного района порта Тамань будет заключено до конца года. Но этого так и не произошло, а в январе сменился состав правительства РФ. После того как стало известно, что планируемая мощность сухогрузного района сократилась более чем в 4 раза, «МП» направил запросы в заинтересованные органы власти и организации, так или иначе участвующие в реализации проекта, в том числе и в частные компании, с просьбой прокомментиро-

вать ситуацию. Однако нигде не получил ответа на свои вопросы.

В управляющей компании «РМП-Тамань», подконтрольной ФГУП «Росморпорт», доли в которой по первоначальному плану должны были получить инвесторы, редакции, например, ответили, что комментировать проект нет смысла до тех пор, пока идет его обсуждение.

До последнего времени предполагалось, что основную инвестиционную нагрузку на себя возьмут угольные компании. Так, в июле прошлого года «Росморпорт» направил пулу инвесторов, в который вошли «Кузбассразрезуголь», СУЭК, «Металлоинвест» и РЖД, предложения выкупить доли в компании «РМП-Тамань». Первым трем из названных компаний предлагались доли по 22,5%, РЖД — 10%. Соответственно «Кузбассразрезуголь», «Металлоинвест» и СУЭК должны были обеспечить фондирование проекта в объеме примерно по 20 млрд рублей, РЖД — порядка 10 млрд рублей. Часть средств планировал инвестировать сам «Росморпорт», который останется владельцем доли в «РМП-Тамань» также в 22,5%.

Однако в сентябре 2019 года Министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщил, что пул инвесторов проекта может быть пересмотрен. Угольные компании к тому моменту потеряли интерес к проекту «в связи с измене-

нием рыночной конъюнктуры», то есть в связи с падением спроса на уголь в Западной Европе. Поэтому, по словам Е.Дитриха, якорным инвестором мог бы стать «Металлоинвест». Кроме того, министр отметил: «Конфигурация и модель проекта не раз менялись, однако планы по строительству порта к 2024 году сохраняются».

Примерно тогда же замминистра транспорта заявил, что проектная мощность сухогрузного района может быть снижена и что его легко можно будет переориентировать на работу с другими видами грузов. «Мы проектируем порт так, чтобы можно было потом добавлять другие терминалы. Возможно, если состав участников изменится и отпадут основные объемы грузов, то проект будет уменьшен, это объективно», — говорил он.

Позднее стало известно, что поучаствовать в проекте пригласили группу аграрных компаний «Эфко», уже имеющую терминалы в порту Тамань, которыми оперирует компания «Пищевые ингредиенты». В то же время сам проект строительства сухогрузного района в Тамани вошел в федеральную адресную инвестиционную программу на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов, которую в декабре прошлого года утвердило Минэкономразвития.

Между тем эксперт в области инвестиций в морские порты высказал >>>



«МП» сомнения по поводу того, что сухогрузный район порта Тамань успеет запустить к 2024 году. По его словам, инвестиционной активности на рынке сейчас нет, и государство, и потенциально заинтересованные в реализации проекта компании медлят, ожидая друг от друга первого шага. Компании, которым в последнее время надо было решить проблему отправки своих грузов, уже нашли другие выходы в море, и спроса на новые мощности пока нет.

«На строительство порта уходит как минимум четыре года плюс еще год — на формирование пакета документации, — говорит эксперт. — Поэтому в запланированные для реализации проекта сроки уложиться вряд ли получится».

ВОПРОС ОБЪЕМА

Мощность сухогрузного района порта Тамань, как уже было сказано, должна была составить 91,5 млн тонн в год. Проектом предусматривалось строительство зернового терминала на 20 млн тонн, двух угольных терминалов по 12 млн тонн каждый, а также терминала минеральных удобрений и серы на 11 млн тонн и контейнерного терминала на 1,5 млн TEU. В порту также были предусмотрены мощности по перевалке руды и другого железорудного сырья.

По последним данным, не исключено, что мощность нового порта будет уменьшена более чем в четыре раза по сравнению с изначально запланированной, сообщило недавно информагентство РБК со ссылкой на собственные источники. По данным издания, последний вариант государственного проекта строительства сухогрузного района порта Тамань включает лишь два терминала общим объемом грузооборота

15 млн тонн, из них 9 млн тонн придется на металлы холдинга «Металлоинвест» и еще 6 млн — на зерно ГК «Эфко».

В сентябре прошлого года на заседании проектного комитета транспортно-инфраструктурной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры замруководителя Росморречфлота Захарий Джиоев мягко намекнул, что Таманскому проекту потребуются «уточнение компоновки и этапности». Тогдашний вице-премьер Максим Акимов в ответ заявил, что необходимо еще раз уточнить пул инвесторов проекта.

«С момента первого составления федерального проекта прошло полтора года, конъюнктура рынка за это время изменилась. Возможно, потребуется редизайн проекта, коррекция его мероприятий. Объекты в стадии реализации, безусловно, не трогаем. Новые объекты — смотрим, насколько соответствуют задачам национального проекта и реалиям жизни», — заявил тогда М.Акимов.

Вместе с тем, по мнению нашего эксперта, проект сухогрузного района в Тамани, безусловно, интересен, но его нужно в корне пересмотреть. Той грузовой базы, на которую рассчитывали несколько лет назад, уже нет, и нужно искать ей альтернативы, исходя из удобства доставки товара до порта и пропускной способности железной дороги.

Напомним, создание сухогрузного района морского порта Тамань включено в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства РФ в сентябре 2018 года. Входящий в его состав Федеральный проект «Морские порты» предусматривает 41 мероприятие по развитию портовой инфраструктуры, которые

реализуются преимущественно за счет частных инвестиций, — объем государственных средств составляет только 26%, или 237,6 млрд рублей. В результате реализации федерального проекта производственные мощности морских портов России должны достигнуть 1,3 млрд тонн (прирост — не менее 336 млн тонн).

КОНКУРЕНТ НЕ ДРЕМЛЕТ

Притом что проект строительства сухогрузного района порта Тамань, скорее всего, находится под большим вопросом, по соседству активно возводится поргово-индустриальный парк группы «ОТЭКО». Общие инвестиции компании в инфраструктуру Тамани превышают \$8 млрд с учетом уже имеющихся объектов. Перевалочная мощность терминалов в соответствии с выданными ОАО «РЖД» техническими условиями составит 92,4 млн тонн в год.

В состав нового поргово-индустриального парка войдет ряд химических производств, в том числе заводы по производству аммиака, метанола и карбамида, а также высокотехнологичный агропромышленный комплекс, включающий заводы по переработке сои, комбикормовый и маслоэкстракционный заводы.

Будут построены терминал навалочных грузов мощностью 60 млн тонн (уголь — 50 млн тонн, минудобрения — 5 млн, сера — 5 млн), зерновой терминал мощностью 14,5 млн тонн (с возможностью увеличения отгрузки до 30 млн тонн), база сжиженных углеводородных газов мощностью 3,5 млн тонн СУГ в год, перевалочная база крупногабаритных и тяжеловесных грузов на 300 тыс. тонн в год, терминал универсальных грузов мощностью 3 млн тонн (строительство при наличии потребностей рынка и пропускной способности РЖД).

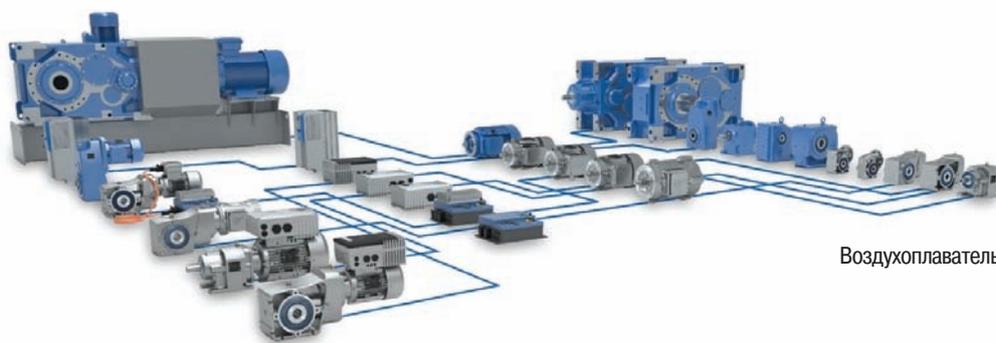
Глава информационно-аналитического агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров считает, что реализация проекта «ОТЭКО» осуществляется «с качеством выполнения графика, близким к эталонному», а проект строительства сухогрузного района порта Тамань полностью забуксовал и перестал быть интересен инвесторам-грузовладельцам из-за отказа государства инвестировать федеральные средства в проект и из-за снижения европейских цен на уголь. При этом вероятность заключения концессионного соглашения в 2020 году, по мнению М.Бурмистрова, представляется крайне низкой, если в проект не будут внесены изменения, повышающие его привлекательность. ■



ПРИВОДНЫЕ РЕШЕНИЯ NORD ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОЙ ЛОГИСТИКИ ПОРТОВ

Компания NORD DRIVESYSTEMS, основанная в 1965 году в Германии, считается одним из мировых лидеров в производстве приводной техники. Продукция NORD представляет собой инновационный синтез компактной механической части и интеллектуальной электроники с выгодным соотношением цена/качество. Основным принципом конструирования мотор-редукторов является принцип модульной конструкции. Идеально сочетающиеся друг с другом компоненты – основа для огромного многообразия конструктивных вариантов и исполнения. В России компания NORD представлена дочерним предприятием ООО «НОРД Приводы». Сборочное производство в Санкт-Петербурге, большой склад компонентов и офисы, расположенные в различных регионах страны, обеспечивают короткие сроки поставки и оптимальные цены.

- ШИРОКАЯ ЛИНЕЙКА ПРИВОДНЫХ СИСТЕМ
- КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ
- ВЫСОКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ НАДЕЖНОСТИ И ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ
- ГИБКАЯ ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА



ООО «НОРД Приводы»
Member of the NORD DRIVESYSTEMS Group
Воздухоплавательная ул., 19, 196084, Санкт-Петербург, Россия
Тел./Факс: +7-812-449-12-68
russia@nord.com
www.nord.com



МОСКОВСКАЯ ЧАСОВАЯ МАНУФАКТУРА "6MX"

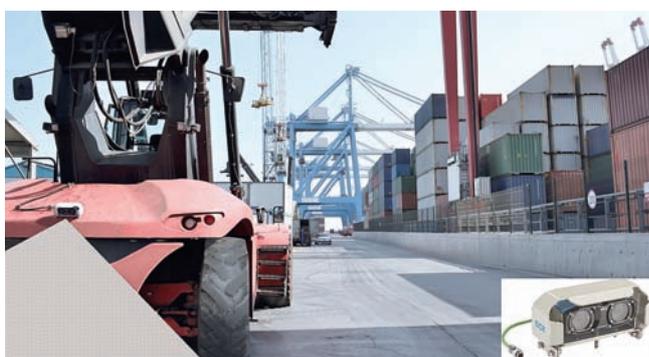
ПРОИЗВОДСТВО МОРСКИХ ПРИБОРОВ ТОЧНОГО ВРЕМЕНИ



WWW.SIXMX.COM INFO@SIXMX.COM +7 495 973 14 18

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ СТОЛКНОВЕНИЙ ОБОРУДОВАНИЯ В ПОРТАХ

ВЫСОКАЯ СТЕПЕНЬ АВТОМАТИЗАЦИИ ТЕРМИНАЛОВ И МИНИМИЗАЦИЯ РИСКОВ ВСЕ ЧАЩЕ ВЫХОДЯТ НА ПЕРВЫЙ ПЛАН ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ПОРТОВ. КОМПАНИЯ SICK ПРЕДЛАГАЕТ ВЫГОДНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ИДЕНТИФИКАЦИИ, ДЕТЕКЦИИ, ИЗМЕРЕНИЯ, ЗАЩИТЫ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ С КРАНАМИ, СТРЕЛАМИ КРАНОВ, СУДАМИ, КОНТЕЙНЕРАМИ И ДРУГИМ ПОРТОВЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ. НАРЯДУ С ВОЗМОЖНОСТЬЮ ПРЕДЛОЖИТЬ ОБШИРНЫЕ И ДЕТАЛИЗИРОВАННЫЕ РЕШЕНИЯ, SICK ЯВЛЯЕТСЯ ПАРТНЕРОМ №1 В ОБЛАСТИ СЕНСОРНОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ ПОРТОВЫХ ПРОЦЕССОВ. ИННОВАЦИОННЫЕ, ОПЕРАТИВНЫЕ РАЗРАБОТКИ, ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМНЫХ И УЧИТЫВАЮЩИХ ВСЕ ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ РЕШЕНИЙ – ЭТО СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ КОМПАНИИ SICK.



Бесконтактные системы противостолкновения оборудования в портах и на терминалах, предлагаемые компанией SICK, направлены на решение таких задач, как повышение уровня безопасности; уменьшение количества травм и смертности персонала; снижение случаев повреждения оборудования; минимизация простоев портовой техники.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОСНАЩЕНИЮ ОБОРУДОВАНИЯ

Оборудование, задействованное в технологических процессах портов и терминалов, должно быть оснащено системами противостолкновения. Во всех ситуациях препятствия должны быть обнаружены оборудованием и его частями до наступления столкновения по направлению движения.

Для всего крупногабаритного оборудования в системе противостолкновения необходимо наличие кнопки аварийной остановки. Все системы безопасности должны иметь соответствующие маркировки.

Дополнительно могут быть применены средства разделения и выделения опасных зон работы оборудования, ограничение доступа: ограждения, разметка, информационные и навигационные вывески. Рекомендуется проводить тренинги и инструктажи для персонала.

Нерекомендуемая компанией SICK технология систем противостолкновения – ультразвук. Датчики ультразвука испускают ультразвуковые импульсы, которые отражаются от обнаруженных объектов. Время, затраченное на прохождение импульса от датчика к объекту и обратно, измеряется, оценивается и переводится в дистанцию до объекта. При этом датчик может работать нестабильно. На работу датчика влияет состояние окружающей среды: ветер, сильный снег, дождь, колебания влажности и температуры воздуха. Например, ветер может сдувать поле действия ультразвука или изменять его от проектных установок для предотвращения столкновения.

ЭФФЕКТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ СИСТЕМ ПРОТИВОСТОЛКНОВЕНИЯ

Компания SICK предлагает две эффективные технологии систем противостолкновения оборудования в портах.

Первая технология основана на TOF (time of flight) методе, при котором лазерный диод отправляет импульсы, отражающиеся от объектов или рефлекторов. Датчик рассчитывает время, необходимое для преодоления дистанции до объекта и обратно.

Варианты исполнения лазерных датчиков: 1) однолучевой дальномер;

2) 2D-лазерный сканер; 3) многослойный 2D-лазерный сканер.

Вторая технология – стереоскопическое зрение: 3D-камера моментального снимка записывает объекты двумя изображениями с немного разным углом перспективы. Эти изображения используются для расчета дистанции до объектов. Технология похожа на восприятие людьми пространства.

Применение технологий противостолкновения оборудования:

- Бесконтактный метод предотвращения столкновения стрелы крана STS с судном и с другим краном (используется 2D-лазерный сканер).
- Бесконтактный метод противостолкновения крана RTG и ASC (используется 2D-лазерный сканер).
- Предотвращение столкновения при погрузке-разгрузке судна (используется 2D-лазерный сканер).
- Ограничение доступа персонала в опасные зоны (используется многолучевая световая завеса).
- Система помощи водителю рич-стакера. ■

SICK
Sensor Intelligence.

117342, Россия, г. Москва,
ул. Бутлерова, д. 17, БЦ «Нео Гео»,
тел.: (495) 283-09-90,
info@sick.ru, www.sick.ru

КАМНИ МОЩЕНИЯ ДЛЯ ВЫСОКИХ НАГРУЗОК

Современные решения для покрытий грузовых терминалов — камни мощения с повышенными эксплуатационными характеристиками.



КОМПАНИЯ «ЦЕМСИС» РАСПОЛАГАЕТ ЗАВОДОМ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ВИБРОПРЕССОВАННЫХ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ (ТРОТУАРНАЯ ПЛИТКА, БОРТОВОЙ КАМЕНЬ, БЕТОННЫЕ СТЕНОВЫЕ БЛОКИ, МЕЛКОРАЗМЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛЬНЫЙ КАМЕНЬ) В Г. КОЛПИНО (САНКТ-ПЕТЕРБУРГ). ЗАВОД ВВЕДЕН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2009 ГОДУ И СЕГОДНЯ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КРУПНЕЙШИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВИБРОПРЕССОВАННЫХ ИЗДЕЛИЙ В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ РЕГИОНЕ. ПРЕДПРИЯТИЕ ВЫПУСКАЕТ ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ БЕТОННЫХ ИЗДЕЛИЙ, ПРИМЕНЯЕМЫХ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ ГРУЗОВЫХ И ПОРТОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ С ВЫСОКОЙ НАГРУЗКОЙ НА ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ. ЗАВОД ОБОРУДОВАН ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЛИНИЕЙ MULTIMAT-2000RN НЕМЕЦКОЙ КОМПАНИИ HESS, МИРОВОГО ЛИДЕРА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ЛИНИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ.

ЕЛЕНА МАСЛОВА, ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ЗАВОДА «ЦЕМСИС»

В отечественной практике строительства в качестве дорожных покрытий зон высокой нагрузки до недавнего времени применялись в основном асфальтобетонные либо сборные железобетонные покрытия.

Асфальтобетон, особенно в летний период, может деформироваться под воздействием нагрузки от колес тяжелых погрузчиков и контейнеровозов. В результате на покрытии образуется колеиность, препятствующая работе перегрузочной техники и движению автотранспорта. Это приводит к дополнительным затратам на фрезеро-

вание с последующим устройством новых слоев основания.

Одним из существенных недостатков дорожных покрытий из железобетонных плит является образование уступов между соседними плитами в процессе эксплуатации, возникающих вследствие неполного прилегания плит к подстилающему грунту при их укладке. Ровность и сплошность покрытия нарушаются. Как следствие, требуются периодические перекладки плит, задув песка между основанием плиты и грунтом, а также ряд других дорогостоящих мероприятий.

НОВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ МОЩЕНИЯ

Применение мелкогабаритных искусственных камней мощения все чаще встречается при обустройстве покрытий высоконагруженных территорий. Дорожные одежды с покрытием из блочных элементов рассчитаны на воздействие перегрузочной техники с нагрузкой на ось 30-110 тонн.

Относительно небольшие по размеру камни нивелируют неровности подстилающего основания. Изгибающие моменты в них значительно ниже, чем в покрытиях из крупногабаритных плит, нет «выхода» материала основания из пазух в зонах швов, что обеспечивает им большую работоспособность.

Покрытия из мелкоштучных элементов рекомендуется устраивать при наличии в основании глинистых, илистых, торфянистых или других слабых просадочных грунтов толщиной более 0,5 метра с модулем деформации менее 5 МПа.

Основные характеристики покрытий из камней мощения:

- несущая способность дорожных покрытий из камней мощения не зависит от температуры окружающего воздуха;
- технологичность строительства — имеется возможность механизированной укладки;



РИС. 1. РАЗРУШЕНИЕ ПОКРЫТИЯ ИЗ СБОРНЫХ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ПЛИТ



РИС. 2. МОЩЕНИЕ ТЕРМИНАЛА НА ММПК «БРОНКА»

- ремонтпригодность;
- экологичность – бетон не выделяет в атмосферу вредных веществ;
- эстетический внешний вид – применение камней мощения различной цветовой гаммы позволяет производить визуальное зонирование пространства, формировать определенный зрительный образ территории.

Форм-фактор камня мощения должен быть с зацеплением для лучшего распределения горизонтальной нагрузки от движения автотранспорта и подъемно-транспортных машин на основании дорожной одежды и иметь толщину не менее 100 мм.

Наиболее удачной с этой точки зрения является форма камня типа «трилистник», которая образована правильными шестигранниками, за счет чего обеспечивается:

- меньшая протяженность швов в покрытии (на 30%) и минимум подрезки по краям;
- более прочное основание; одинаково работает при любом направлении движущейся нагрузки;
- распределение статической и динамической нагрузки на большую площадь;
- меньший износ покрытия и покрытия перегрузочной техники; меньше шум при движении.

Высокие требования предъявляются к бетону, из которого изготавливаются изделия, для обеспечения качества и долговечности покрытия. Класс бетона должен быть:

- по прочности на сжатие – не менее В40 (группа эксплуатации Г по ГОСТ 17608-2017);
- по прочности на растяжение при изгибе – $B_{tb} 4,4$;

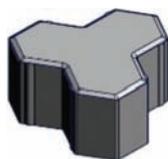


РИС. 3. ФОРМЫ ТЕРМИНАЛЬНЫХ КАМНЕЙ МОЩЕНИЯ

- по водопоглощению – не более 4%;
- по морозостойкости – F300;
- по истираемости – не более 0,7 г/см² (G1).

ПОСТАВКИ ЗАВОДА «ЦЕМСИС»

На сегодняшний день применение мелкоштучных элементов мощения является перспективным направлением развития использования нежестких дорожных одежд для строительства новых и реконструкции имеющихся площадок с особо высокими нагрузками на дорожное покрытие. Завод «ЦЕМСИС» имеет большой опыт производства и поставки терминального камня на подобные объекты.

Так, например, в 2014-2015 годах терминальный камень был поставлен на многофункциональный морской перегрузочный комплекс (ММПК) «Бронка», который является одним из современных глубоководных грузовых районов Большого порта Санкт-Петербург и предназначен для обработки контейнерных и накатных грузов и приема судов длиной до 347 метров, шириной до 50 метров и осадкой до 13 метров. Площадь мощения на ММПК составила 950 тыс. м².

В 2017 году завод поставил терминальный камень для устройства первой очереди покрытий территории грузо-

вого склада АО «Морской порт Санкт-Петербург». Несущая способность конструкции по покрытию составила 20 т/м² (статическая нагрузка от складированного материала – металлических слябов и катушек листовой стали). Основная динамическая нагрузка прилагалась вилочными погрузчиками эксплуатационной массой 37,7 тонны и грузоподъемностью 28 тонн.

В 2018 году было осуществлено мощение терминальным камнем контейнерной площадки завода по производству автомобилей Naval в Тульской области на площади 30 тыс. м².

Завод «ЦЕМСИС» продолжает свое развитие и уверенно стремится стать лидером на рынке вибропрессованных бетонных изделий. Мы гарантируем высокий уровень обслуживания для своих клиентов, включая полную информационную и техническую поддержку с выездами на объекты заказчика, и приглашаем заинтересованные компании к сотрудничеству. ■



Россия, г. Санкт-Петербург
пр. Московский, д. 183-185 А, пом. 8-Н
тел.: (812) 665-51-10
sales@cemsys.ru, www.cemsys.ru

В ОСНОВЕ УСПЕХА — ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ЭКСПЕРТНОЙ РАБОТЫ

24 МАРТА 2020 ГОДА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ АССОЦИАЦИИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ (АСОП) И ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ (33-Я КОНФЕРЕНЦИЯ) ЧЛЕНОВ АСОП, КОТОРЫЕ БЫЛИ ПРОВЕДЕНЫ С СОБЛЮЖДЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ ГОРОДСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА «О МЕРАХ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ РАСПРОСТРАНЕНИЮ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ НОВОЙ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ (COVID-19)».

НА ЗАСЕДАНИЯХ БЫЛИ УТВЕРЖДЕНЫ ОТЧЕТ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АСОП ЗА ПРОШЕДШИЙ ГОД И ПРОГРАММА РАБОТЫ АССОЦИАЦИИ НА ПЕРИОД С МАРТА 2020 ПО МАРТ 2021 ГОДА; НА ДОЛЖНОСТЬ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АСОП СО СРОКОМ ПОЛНОМОЧИЙ ДО 2023 ГОДА ПЕРЕИЗБРАН СЕРИК ЖУСУПОВ; В СОСТАВ АССОЦИАЦИИ ПРИНЯТЫ НОВЫЕ ЧЛЕНЫ; УТВЕРЖДЕНЫ РЕЗУЛЬТАТЫ КОНКУРСА «ЛУЧШАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ АСОП» ЗА 2019 ГОД.

ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВ

В ИНТЕРЕСАХ РАСТУЩЕЙ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ

Как отмечено в Отчетном докладе АСОП, в прошедшем году текущая деятельность рабочих органов Ассоциации осуществлялась в соответствии с утвержденной Программой работы АСОП на 2019–2020 годы, было проведено два выездных заседания Советов директоров (в сентябре в г.Туапсе и в декабре в г.Москве в Минтрансе России), десять заседаний рабочих комитетов.

АСОП представила анализ основной производственной деятельности морских портов РФ, которая в целом показала положительную динамику. Грузооборот портов за 2019 год увеличился на 2,9% к 2018 году и составил 840,3 млн тонн при общей мощности портов более 1,15 млрд тонн.

Объем перевалки сухих грузов составил 376 млн тонн (-3%), в том числе угля — 176 млн тонн (+9%), грузов в контейнерах — 56,5 млн тонн (+5,4%), минеральных удобрений — 18,9 млн тонн (+6,3%), руды — 8,9 млн тонн (+29,4%), зерна — 38,6 млн тонн (-30,9%), черных металлов — 26,7 млн тонн (-12,6%), лесных грузов — 5,1 млн тонн (-7,8%), грузов на парамах — 6 млн тонн (снижение в 2 раза).

Объем перевалки наливных грузов вырос до 464,3 млн тонн (+8,2%), в том числе сырой нефти — до 276,1 млн

тонн (+8,1%), нефтепродуктов — до 149,9 млн тонн (+3,3%), сжиженного газа — до 32,8 млн тонн (+41,6%).

Экспортных грузов перегружено 654 млн тонн (+4,9%), импортных — 37,2 млн тонн (+2,8%), транзитных — 67,2 млн тонн (+4,5%), каботажных — 81,8 млн тонн (-11,9%).

В области нормативно-правовой деятельности Ассоциацией за отчетный период было рассмотрено 147 проектов нормативно-правовых актов, связанных с работой организаций, оказывающих услуги в морских портах РФ. Среди них документы, вносящие изменения и дополнения в кодексы:

— Водный кодекс РФ в части положений, разрешающих вести хозяйственную деятельность в природоохранной зоне в пределах территории морского порта при условии соблюдения требований законодательства в области охраны окружающей среды;

— Кодекс РФ об административных правонарушениях в части установления мер ответственности за нарушение требований по оснащению стационарных источников выбросов загрязняющих веществ, сбросов загрязняющих веществ системами автоматического контроля и по представлению в государственные органы информации, полученной с использованием таких систем, а также другие положения;

— Налоговый кодекс РФ в части изменений в главу 25 части 2, позволяющих участникам региональных инвестиционных проектов, резидентам территорий опережающего социально-экономического развития и резидентам свободного порта Владивосток осуществлять модернизацию действующих производств с применением льгот по налогу на прибыль организаций; в части внесения изменений в главы 25 и 30 части 2 НК РФ, предусматривающих отнесение в состав расходов, уменьшающих налогооблагаемую прибыль, произведенных частными инвесторами затрат по строительству (реконструкции) объектов пункта пропуска через госграницу при их безвозмездной передаче в собственность РФ и расходов по их содержанию за счет инвестора; а также в части изменений, расширяющих применение ряда льгот для работодателей и граждан при проведении независимой оценки квалификации (освобождение от НДС услуг по проведению независимой оценки квалификации, оказываемой центрами оценки квалификации).

Внесены также другие предложения по поправкам в кодексы. В большей части законопроектов позиция Ассоциации учтена разработчиком.

Из федеральных законов, над которыми работала Ассоциация, выделяются следующие. ФЗ «О морских



портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» в части возможности расторжения договора аренды причалов в случае нарушения экологической безопасности; проект ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности гидротехнических сооружений» – Ассоциация считает, что портовые ГТС не подпадают под действие №117-ФЗ, поскольку для них действует №261-ФЗ, и последовательно отстаивает свою позицию; проект ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части совершенствования отношений, связанных с созданием искусственных земельных участков, созданных на водных объектах, находящихся в федеральной собственности» – законопроектом предполагается отменить необходимость проведения аукциона на право заключения договора о создании искусственного земельного участка; проект ФЗ «О внесении изменений в ФЗ «О свободном порте Владивосток» и отдельные законодательные акты РФ» в части вопроса о наделении АО «Корпорация развития Дальнего Востока» (управляющая компания) полномочиями по предоставлению резидентам свободного порта Владивосток земельных участков, находящихся на его территории, в целях реализации инвестиционных проектов; проект ФЗ «О внесении изменений в статьи 5 и 66

ФЗ «Об охране окружающей среды» в части наделения Росприроднадзора полномочиями по обращению в суд в защиту прав, свобод и законных интересов неопределенного круга лиц в случае выявления нарушения требований в области охраны окружающей среды и природопользования; и еще много других федеральных законов.

Ряд законопроектов не поддержан Ассоциацией, например проект ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в РФ». Предметом государственного контроля (надзора), муниципального контроля является оценка соблюдения гражданами и организациями обязательных требований, а также оценка исполнения предусмотренных федеральными законами решений контрольно-надзорных органов, принимаемых по результатам контрольно-надзорных мероприятий. Ассоциацией подготовлено обращение в адрес депутата Госдумы РФ В.Е.Дерябкина с комментариями о том, что представленный законопроект не может быть принят в данной редакции.

Также Ассоциация не поддерживает законопроект «О внесении изменений в ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части урегулирования правоотношений при реализации инвестиционных проек-

тов строительства (реконструкции) объектов инфраструктуры морских портов. По мнению АСОП, суть проблемы – необходимость расторжения инвестиционных договоров и договоров аренды при затягивании сроков инвестиционных проектов – вполне разрешима в рамках действующего законодательства путем включения соответствующих условий в тексты договоров в каждом отдельном случае или обращением в суд. Ассоциацией направлены обращения в адрес Администрации Президента РФ, а также в Минтранс России.

Проект ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте Российской Федерации», направленный на регулирование отношений участников рынка услуг в сфере железнодорожного транспорта, тоже не получил экспертного одобрения. Проектом предлагаются изменения в статью 20.1 в части уточнения наименования вида федерального государственного контроля (надзора) в сфере железнодорожного транспорта, а также определение предмета и исчерпывающего круга лиц, чья деятельность и результаты деятельности по оказанию вспомогательных работ (услуг) при перевозке железнодорожным транспортом и производственные объекты являются предметом федерального государственного контроля (надзора) >>

в сфере железнодорожного транспорта. Экспертное заключение об оценке регулирующего воздействия — отрицательное.

Кроме основополагающих законов, оказывающих непосредственное влияние на деятельность портовой отрасли, Ассоциация работала над большим количеством подзаконных и нормативных актов, которые на данный момент либо вступили в силу, либо находятся в высокой степени готовности.

ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ ОСТАНОВЛЕНО

В работе Комитета АСОП по экономике и социальным вопросам в отчетный период на первом месте была работа по прекращению государственного ценового регулирования услуг в морских портах. В течение 2019 года внимание Комитета было сосредоточено на выполнении Плана мероприятий по развитию конкуренции в отраслях экономики РФ и переходу отдельных сфер естественных монополий из состояния естественной монополии в состояние конкурентного рынка на 2018-2020 годы.

Указанным Планом предусматривалось внесение изменений в постановление Правительства РФ от 23.04.2008 г. №293, предусматривающих прекращение регулирования цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в морских портах в части предоставления причалов, обеспечения лоцманской проводки судов, услуг буксиров, погрузки, выгрузки и хранения грузов, за исключением указанных услуг в портах, переваливающих нефть и нефтепродукты, доставляемые по трубопроводной системе, и других положений.

И вот 27 декабря 2019 года было принято постановление Правительства РФ №1923 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации, касающиеся государственного регулирования цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в портах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей». Данным постановлением прекращено государственное регулирование цен (тарифов) на услуги в морских портах, прежде всего по предоставлению причалов, обеспечению экологической безопасности в порту, погрузке, выгрузке и хранению грузов, обслуживанию пассажиров и др.

Вместе с тем, по настоящее время на операторов морских терминалов и владельцев компаний, оказывающих услуги буксиров, включенных ранее в Реестр субъектов естественных

монополий, налагаются обязательства, предусмотренные действующим законодательством о естественных монополиях. Кроме того, продолжают действовать приказы ФСТ и ФАС об изменении регулирования деятельности субъектов естественных монополий в морских портах и предусматривающие обязательное направление информации о тарифах антимонопольному органу.

30 января 2020 года положение дел в сфере госрегулирования услуг естественных монополий в морских портах было обсуждено на заседании Комитета по экономике и социальным вопросам АСОП. Члены Комитета пришли к выводу, что необходимо направление обращения в ФАС России. Более того, необходимо разъяснение Службы о необходимости предоставления информации о применяемых ценах на услуги в морских портах по погрузке, выгрузке и хранению грузов, а также по предоставлению причалов, предусмотренной приказами ФСТ об изменении регулирования деятельности субъектов естественных монополий в морских портах. Такие письма Ассоциацией подготовлены и направлены в ФАС.

2 августа 2019 года принят Федеральный закон №270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности». Закон вносит существенные поправки в действующее законодательство по транспортной безопасности. К морским портам имеют отношение нововведения о продлении сроков сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности до 1 января 2022 года и о замене планов обеспечения транспортной безопасности на паспорта безопасности в отношении транспортных средств. Принятие федерального закона №270-ФЗ потребует переиздания свыше 40 подзаконных актов.

Комитет обсудил вопросы правоприменительной практики по обеспечению выполнения требований законодательства в области транспортной безопасности в морских портах и предложения по совершенствованию контрольно-надзорной деятельности в сфере транспортной безопасности в соответствии с мероприятиями «регуляторной гильотины». Было отмечено наличие недостатков, противоречий в нормативно-правовых актах, регулирующих требования в области транспортной безопасности в морских

портах, что затрудняет или делает невозможным их реализацию, в связи с чем требуется внесение дополнений, изменений в нормативную базу.

По поручению Президента В.В.Путина Правительством РФ осуществляется реформа контрольно-надзорной деятельности в России, получившая название «регуляторная гильотина», которая нацелена на формирование современной, адекватной требованиям времени и технологического развития эффективной системы регулирования в соответствующей сфере общественных отношений и предусматривает отмену не позднее 1 января 2021 года всех нормативных правовых актов РСФСР и СССР, устанавливающих обязательные требования, соблюдение которых подлежит проверке при осуществлении государственного контроля (надзора) в соответствующих сферах общественных отношений.

Ассоциация принимала активное участие в этой работе. Комитет участвовал в заседаниях рабочих групп по реализации мероприятий «регуляторной гильотины» в сферах водного транспорта, промышленной безопасности, трудовых отношений и развития конкуренции. В настоящее время ведется работа по исполнению плана мероприятий по реализации механизма «регуляторной гильотины», в том числе сформированы рабочие группы при Правительстве РФ по видам надзора и утверждены списки экспертов при рабочих группах. Члены Комитета АСОП участвуют в работе в качестве экспертов.

На заседаниях рабочих групп уже рассмотрены перечни отменяемых нормативных актов, новые модели правового регулирования надзорной деятельности в сфере водного транспорта, трудовых отношений и охраны труда, развития конкуренции. В феврале 2020 года утвержден состав рабочей группы при Правительстве РФ по транспортной безопасности, в которую вошли четыре представителя АСОП. Члены Комитета также примут участие в ее работе в качестве экспертов.

За отчетный период Комитетом проведено 5 заседаний, на которых были обсуждены актуальные вопросы, входящие в сферу направлений деятельности. Также в непрерывном режиме осуществлялась работа по оценке регулирующего воздействия подготавливаемых федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных актов, регламентирующих деятельность на морском транспорте и в морских портах.

СОЗДАНИЕ УСЛОВИЙ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТПРОГРАММ

Комитет инвестиционных программ развития портовой инфраструктуры и производственных вопросов АСОП в отчетном периоде проводил работу по своим направлениям деятельности. Осуществлялся мониторинг и подведение итогов производственной деятельности операторов морских терминалов, учет грузооборота в морских портах за 2019 год, отслеживался ход реализации федеральных инвестиционных программ и национальных проектов, предполагающих капитальные вложения в портовую и припортовую инфраструктуру, осуществлялся мониторинг проблемных вопросов при их реализации.

В рамках этой работы было продолжено участие в Совете потребителей ФГУП «Росморпорт», на экспертных площадках Аналитического центра при Правительстве РФ, Минтранса, Минэкономразвития по анализу инвестпроектов развития портовой и железнодорожной инфраструктуры. Рассмотрены и подготовлены заключения по долгосрочной Программе развития ФГУП «Росморпорт» (2017-2025 гг.), долгосрочной Программе развития ОАО «РЖД» до 2025 года, по федеральным проектам «Морские порты России» и «Транспортно-логистические центры» «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года».

В рамках участия портового бизнес-сообщества в работе по улучшению места России в рейтинге Doing Business Всемирного банка по направлению «Международная торговля» осуществлялся систематический диалог по обсуждению и реализации инициатив ФТС и Минэкономразвития в отношении портовых операторов. Продолжена работа в Рабочей группе по улучшению условий ведения предпринимательской деятельности при Правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции, в составе Рабочей группы Агентства стратегических инициатив (АНО АСИ) в части исполнения Плана мероприятий «Совершенствование таможенного администрирования», а также в рабочей группе Российского экспортного центра. В июне 2019 и феврале 2020 года был проведен мониторинг динамики сокращения временных и финансовых затрат участников ВЭД на контейнерных терминалах в российских портах.

Совместно с Комитетом по экономическим вопросам и Комитетом

по коммерческо-правовым вопросам велся активный диалог по проблемам организации деятельности пунктов пропуска, осуществления инвестиций в инфраструктуру и оснащения пунктов пропуска в морских портах. Инициативы АСОП о необходимости внесения изменений в статьи 256, 322 и 374 Налогового кодекса РФ и предоставления налоговых льгот (освобождение от налога на прибыль при безвозмездной передаче объектов пункта пропуска, построенных (реконструированных) частными инвесторами, в собственность РФ) были поддержаны в экспертной группе «Международная торговля и развитие экспорта» на площадке Российского экспортного центра.

Постановлением Правительства РФ от 27.12.2019 г. №1877 был определен порядок осуществления транзитных международных перевозок санкционных товаров через территорию РФ и перечень пунктов пропуска через госграницу для осуществления таких перевозок. Однако в данном постановлении отсутствуют морские пункты пропуска. АСОП в феврале этого года направила в правительство обращение с просьбой о включении морских портов в перечень пунктов пропуска через госграницу, через которые можно перевозить санкционные грузы. В настоящее время обращение рассматривается в Минтрансе, идет подготовка к проведению эксперимента с перевозкой санкционных грузов через порты и обоснование для внесения изменений в текст постановления – включения в него морских пунктов пропуска в портах Санкт-Петербург, Владивосток, Новороссийск, Восточный и Усть-Луга.

В рамках анализа и экспертной оценки нормотворческих инициатив, оказывающих влияние на отрасль, Комитетом проведена работа в отношении СП 316.1325800.2017 «Терминалы контейнерные. Правила проектирования». В отчетном периоде была создана Рабочая группа по подготовке изменений в СП, состоялось заседание Рабочей группы, по результатам которого предложения по изменению данного СП были направлены в адрес разработчика – ЗАО «Промтранс-ниипроект». Также отмечена необходимость доработки и актуализации существующего СП 350.1326000.2018 «Нормы технологического проектирования морских портов». В настоящее время АСОП находится в процессе вступления в Технический комитет 246 «Контейнеры», который в свою очередь является членом международного комитета ИСО ТК 104 «Грузовые

контейнеры».

За отчетный период Комитетом велась нормативно-правовая работа по документам, регламентирующим деятельность на морском транспорте и в портах. Было рассмотрено 39 проектов нормативно-правовых актов, в том числе 18 проектов федеральных законов, 6 проектов постановлений Правительства РФ, 7 проектов приказов Минтранса России и иные нормативно-правовые акты. Представители Комитета приняли участие в 47 совещаниях.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ В ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССАХ

В апреле 2019 года два комитета АСОП – Комитет по экологии и охране окружающей среды и Комитет по технологии и механизации – были объединены в один – Комитет по технологии, механизации и природоохранной деятельности. В отчетный период новым Комитетом было проведено 8 заседаний, 6 из которых выездные, в основном в г.Находке. Последние два заседания в Находке состоялись в марте 2020 года и были посвящены внедрению наилучших доступных технологий в рамках требований Технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта» и вопросам внесения изменений в проект Федерального закона «О безопасности гидротехнических сооружений».

В целом за указанный период Комитетом было рассмотрено 25 проектов нормативно-правовых актов в области технического регулирования, экологических и природоохранных мероприятий. Среди них проекты федеральных законов:

– проект ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в части повышения ответственности за нарушение законодательства в области охраны окружающей среды юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность по перевалке, дроблению и сортировке угля в морских и речных портах;

– проект ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об отходах производства и потребления» и Федеральный закон «О государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» в части создания единой государственной системы обращения с отходами I и II классов опасности;

– проект ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об охране окружающей среды» в части исчисле- >>

ния и взимания платы за сбросы загрязняющих веществ в исключительной экономической зоне РФ;

– проект ФЗ «О промышленной безопасности»;

– проект ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности гидротехнических сооружений» и другие.

Также были рассмотрены и внесены предложения в проекты постановлений Правительства РФ и ведомственных приказов:

– проект постановления Правительства РФ «Об утверждении порядка ведения реестра недобросовестных водопользователей и участников аукциона на право заключения договора водопользования и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»;

– проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в критерии отнесения объектов, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду, к объектам I, II, III и IV категорий»;

– проект постановления Правительства РФ «Об отмене некоторых актов федеральных органов исполнительной власти и признании недействующими на территории Российской Федерации некоторых нормативных правовых актов СССР, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении всех видов федерального государственного контроля (надзора) в области санитарно-эпидемиологического благополучия человека»;

– проект приказа Минприроды России «О внесении изменений в приложение 2 к приказу Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации от 9 января 2017 г. №3 «Об утверждении порядка представления декларации о плате за негативное воздействие на окружающую среду и ее формы»;

– проект приказов Минприроды России «Об утверждении Методики исчисления размера вреда, причиненного атмосферному воздуху как компоненту окружающей среды» и «Об утверждении Комплексной методики исчисления размера вреда, причиненного окружающей среде и здоровью человека»;

– а также Технический регламент «О безопасности объектов морского транспорта» и другие документы.

Комитет принимал участие в различных специализированных выставках, форумах и конференциях, таких как IV Всероссийский форум портовиков «Инфраструктура портов: новое строитель-

ство, реконструкция, модернизация» (выступление с докладом о внедрении НДТ в морских портах), ежегодная Всероссийская конференция «Технологии построения когнитивных транспортных систем», VII Международная конференция «Техника и технологии для портов: эффективные инвестиции», IX Международный форум «Арктика: настоящее и будущее», Международный форум-выставка «Чистая страна». Также при участии Комитета прошли заседания и семинары, такие как заседание Комитета ТПП РФ по энергетической стратегии и развитию топливно-энергетического комплекса, семинары по реализации механизма «регуляторной гильотины» и «Актуальные правовые вопросы в сфере экологии и природопользования для логистики» и другие.

При самом активном участии членов Комитета завершена работа по актуализации информационно-технического справочника ИТС 46-2019 «Сокращение выбросов загрязняющих веществ, сбросов загрязняющих веществ при хранении и складировании товаров (грузов)», утвержденного приказом Росстандарта от 17.04.2019 г. №835; принято Постановление Правительства РФ от 07.10.2019 г. №1288 «О внесении изменений в Технический регламент о безопасности объектов морского транспорта», устанавливающее обязательность применения стивидорными компаниями, осуществляющими перевалку угля, наилучших доступных технологий.

Комитет принимает непосредственное участие в деятельности Рабочей группы по пересмотру отраслевой нормативной базы в области проектирования, строительства и эксплуатации объектов морских портов. Департаментом государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России было принято решение подготовить распоряжение «О создании рабочей группы по пересмотру отраслевой нормативной базы в области проектирования, строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта», а также подготовить положение и план для Рабочей группы при активном участии членов портового сообщества. Основные цели данной работы: возможность реконструкции портовых объектов в соответствии с современными тенденциями развития мирового морского транспорта; свободное внедрение инновационных технологий строительства; создание нормативной базы в соответствии с поставленными Президентом и Правительством РФ задачами по развитию морской отрасли.

К СОВЕРШЕНСТВУ НАЦИОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

В течение отчетного периода Комитетом по коммерческо-правовым вопросам проводилась работа, направленная на совершенствование нормативно-правовой базы и правоприменительной практики в морских пунктах пропуска, по реформированию контрольно-надзорной деятельности в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины», по реализации мероприятий «дорожной карты» трансформации делового климата, по повышению эффективности взаимодействия операторов железнодорожного подвижного состава, морских терминалов и ОАО «РЖД».

Комитет активно взаимодействовал по направлениям своей деятельности как с центральными аппаратами федеральных органов законодательной и исполнительной власти, так и с их региональными и территориальными подразделениями, принимал участие в работе таких органов, как Общественный совет и Экспертно-консультативный совет по таможенной политике ФТС России, Комиссия по таможенному администрированию в морских пунктах пропуска, Евразийская экономическая комиссия, рабочие группы по реализации механизма «регуляторной гильотины» по различным сферам транспорта и по трансформации делового климата, Совет ТПП РФ по таможенному администрированию, Комитет по транспорту РСПП, экспертные советы комитетов Госдумы РФ и других.

В рамках взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти Комитет продвигал инициативы по нормализации правоприменительной практики и по противодействию превышению полномочий должностными лицами, предлагал инициативы, направленные на упрощение и ускорение прохождения грузов без потери качества госконтроля в морских пунктах пропуска через границу РФ.

В результате за отчетный период было реализовано: планомерное внедрение электронных судовых дел; формирование целевой модели взаимодействия государственных контролирующих органов в морских пунктах пропуска; сокращение времени прохождения контрольных процедур и совершенствование технологии и процессов в морских пунктах пропуска. При участии Комитета велась работа по доработке штатных программных средств и модернизации КПС «Портал «Морской порт» ФТС России, реализованы мероприятия по повышению



эффективности предварительного декларирования.

Продолжалась работа Комитета в рамках Комиссии по совершенствованию таможенного администрирования в морских пунктах пропуска. АСОП возглавляет работу Комиссии со стороны бизнеса. Задача Комиссии – решение проблемных вопросов взаимодействия в морских пунктах пропуска. Эта площадка позволяет напрямую в режиме реального времени оперативно рассматривать возникающие проблемы и принимать меры по их решению.

Комитет активно участвовал в законотворческой деятельности, в том числе в подготовке предложений по внесению изменений и дополнений в федеральные законы:

- проект ФЗ «О внесении изменений в статьи 104 и 105 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части уточнения ответственности за повреждение вагонов, контейнеров при их эксплуатации на сети железных дорог;

- проект ФЗ «О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- проект ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и другие.

Кроме того, при участии Комитета были рассмотрены и подготовлены

предложения по ряду подзаконных нормативных актов, таких как:

- проект постановления Правительства РФ «Об утверждении Правил установления инвестиционных тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования и о внесении изменений в отдельные акты Правительства Российской Федерации»;

- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил перевозки железнодорожным транспортом грузов в контейнерах и порожних контейнеров»;

- проект приказа Минтранса России «Об утверждении типовых форм договора об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту» (обновленная версия) и других.

Представители Комитета в качестве экспертов принимают участие в Правительственной рабочей группе по реализации мероприятий «регуляторной гильотины» в сфере железнодорожного транспорта. Комитет активно участвует в реализации мероприятий по приведению национального и национального законодательства в соответствие международным нормам и соглашениям.

Представители Комитета на постоянной основе привлекаются в качестве экспертов к работе Евразийской экономической комиссии, в том числе в составе подкомитета по водному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК, экспертной группы по развитию электронного

документооборота в морских пунктах пропуска государств – членов ЕАЭС, участвуют в подготовке проекта Концепции развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств – членов ЕАЭС до 2025 года.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Общее собрание членов АСОП утвердило Программу работы Ассоциации на период с марта 2020 по март 2021 года и приняло в состав членов АСОП следующие компании: АО «Сочинский морской торговый порт», ФГУП «Гидрографическое предприятие», ООО «Новые коммунальные технологии», АО «Мурманский морской рыбный порт», ООО «Новороссийский зерновой терминал» и АО «Дальмормонтаж».

Также общее собрание утвердило результаты конкурса «Лучшая стивидорная компания АСОП» за 2019 год. По основной производственной деятельности победителем конкурса стало ООО «Контейнерный терминал «НУТЭП», лауреатами признаны АО «Мурманский морской торговый порт», АО «Ростерминалуголь», ПАО «Владивостокский морской торговый порт». Дипломом отмечено АО «Махачкалинский морской торговый порт», показавшее наибольший прирост грузооборота.

В номинации «Лучшее экологическое предприятие» победителем названо АО «Мурманский морской торговый порт», лауреатами в данной номинации стали АО «Восточный порт» и АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад». ■

ДВОЙНОЙ УДАР ПО РЫНКУ НЕФТИ

ПОСЛЕ ВПОЛНЕ БЛАГОПОЛУЧНОГО 2019 ГОДА РОССИЙСКАЯ НЕФТЯНАЯ ОТРАСЛЬ В НАЧАЛЕ 2020-ГО ПОЛУЧИЛА ДВОЙНОЙ УДАР – ПРОИЗОШЛО ОБВАЛЬНОЕ ПАДЕНИЕ ЦЕН НА НЕФТЬ ИЗ-ЗА ПРЕКРАЩЕНИЯ СДЕЛКИ ОПЕК+ И СНИЖЕНИЕ СПРОСА СО СТОРОНЫ КИТАЯ И ДРУГИХ КРУПНЫХ ИМПОРТЕРОВ, ВЫЗВАННОЕ ЗАМЕДЛЕНИЕМ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ПО ПРИЧИНЕ ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА.

СРЕДНЕСРОЧНЫХ ПРОГНОЗОВ ЭКСПЕРТЫ ПОКА НЕ ДЕЛАЮТ, ПОСКОЛЬКУ НЕВОЗМОЖНО ДАЖЕ ПРИМЕРНО ОЦЕНИТЬ, КАК ДОЛГО БУДУТ ДЕРЖАТЬСЯ НИЗКИЕ ЦЕНЫ И СКОЛЬКО ПОТРЕБУЕТСЯ ВРЕМЕНИ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ МИРОВОГО СПРОСА. ВМЕСТЕ С ТЕМ, ПОСЛЕДСТВИЯ «УДАРОВ» УЖЕ ПРОЯВЛЯЮТСЯ: СНИЖАЕТСЯ ЭКСПОРТ, МЕНЯЕТСЯ СТОИМОСТЬ ТРАНСПОРТИРОВКИ И ХРАНЕНИЯ НЕФТИ, А НЕФТЯНЫЕ КОМПАНИИ ПЕРЕСМАТРИВАЮТ ИНВЕСТИЦИИ В ДОБЫЧУ.

ЭКСПЕРТЫ ПОКА НЕ ГОВОРЯТ О КАТАСТРОФИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЯХ, НО ПРЕДУПРЕЖДАЮТ, ЧТО ПРИ ЗАТЯНУВШЕЙСЯ РЕЦЕССИИ ОТРАСЛЬ МОЖЕТ СТОЛКНУТЬСЯ С НЕХВАТКОЙ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСОВ НА РАЗРАБОТКУ НОВЫХ ПРОЕКТОВ, ПРИЗВАННЫХ КОМПЕНСИРОВАТЬ ЕСТЕСТВЕННОЕ СОКРАЩЕНИЕ ДОБЫЧИ В ТРАДИЦИОННЫХ НЕФТЕДОБЫВАЮЩИХ РЕГИОНАХ.

ГАЛИНА МУЗЛОВА

БЕЗ ОПЕК+

В 2019 году объем добычи нефти в России вырос на 0,8% по отношению к предыдущему году и достиг 560,2 млн тонн, обновив очередной постсоветский рекорд (рис. 1). Суточный объем нефти, добываемой на российских месторождениях, составил 11,25 млн барр./сут. (ранее максимальный показатель был достигнут в 1987 году – 11,4 млн барр./сут.).

По итогам 2019 года добычу нефти увеличили компании: «Роснефть» – на 0,6%, до 217,7 млн тонн, «Газпром нефть» – на 0,3%, до 60,5 млн тонн,

«Татнефть» – на 0,9%, до 29,8 млн тонн, «Русснефть» – на 0,2%, до 7,1 млн тонн, «Новатэк» – на 1%, до 11,9 млн тонн. Добыча «Лукойла» в 2019 году сохранилась на том же уровне – 82,4 млн тонн, «Сургутнефтегаз» снизил добычу на 0,2%, до 60,7 млн тонн.

При этом из добываемых объемов нефти на экспорт Россия в 2019 году отправила 267,5 млн тонн (47,8% от объема добычи), а в предыдущие годы динамика экспорта выглядела следующим образом: 2016 г. – 254,8 млн тонн, 2017 г. – 256,8 млн тонн, 2018 г. – 260,2 млн тонн.

На первый взгляд, положительная динамика добычи нефти в России в последние годы не соотносится с участием страны в соглашении ОПЕК+ и договоренностями по снижению добычи в рамках этого соглашения. В этой связи эксперты Bloomberg даже поставили под сомнение реальность сотрудничества России и ОПЕК+, утверждая, что Россия превысила установленные квоты в 9 месяцах из 12. Вместе с тем, есть ряд нюансов в рамках данного соглашения, которые объясняют положительную динамику нефтедобычи Россией.



ИГОРЬ СЕЧИН



ШТАБ-КВАРТИРА ОПЕК В ВЕНЕ 6 МАРТА 2020 Г. ФОТО РОНАЛЬДА ЗАКА, AP

Напомним, что сделка ОПЕК+ была заключена в 2016 году между ОПЕК и другими крупными производителями нефти (Россия, Азербайджан, Казахстан, Мексика, Малайзия и др.). Страны - участницы соглашения договорились о принятии совместных решений об изменении добычи: например, при избытке на мировом рынке нефти страны брали на себя обязательства сократить добычу, чтобы сбалансировать рынок и не допустить падения цен на нефть. На заседаниях ОПЕК+ периодически определялись предельные уровни добычи для каждой страны - участницы соглашения.

Впервые соглашение было заключено на первое полугодие 2017 года с возможностью продления и предусматривало общемировое сокращение добычи нефти странами ОПЕК и странами, не входящими в организацию, на уровне 1,7-1,8 млн барр./сут. (в том числе ОПЕК – 1,2 млн барр./сут., страны, не входящих в ОПЕК, – 558 тыс. барр./сут.). Россия обязалась сократить добычу на 0,3 млн барр./сут., при этом нашей стране повезло в том плане, что сокращение проводилось от уровня октября 2016 года – того периода, когда Россия вышла на очередной максимальный уровень суточной нефтедобычи.

В мае 2017 года срок действия соглашения был продлен до марта 2018-го, в ноябре 2017-го – до конца 2018-го. В декабре 2018 года ОПЕК+ приняла решение о сокращении добычи нефти суммарно для всех стран соглашения на 1,2 млн барр./сут. с января 2019 года

в течение полугодия (для стран ОПЕК было предусмотрено сокращение на 800 тыс. барр./сут., для стран, не входящих в ОПЕК, – на 400 тыс. барр./сут.). При этом три страны получили исключения из сделки ОПЕК+: Иран и Венесуэла из-за санкций и Ливия в связи с нестабильной ситуацией в стране.

Россия в этих обстоятельствах тоже получила выгодные условия и во второй половине 2018 года смогла существенно увеличить добычу нефти после решения о восполнении всеми участниками выпадающей добычи нефти Ирана и Венесуэлы в рамках общей квоты, взяв на себя умеренные обязательства по сокращению добычи от высоких уровней октября 2018 года на 2019 год.

В июле 2019 года страны ОПЕК+ вновь одобрили продление сделки по сокращению добычи нефти еще на 9 месяцев, а в декабре объявили о новых сокращениях добычи еще на 500 тыс. барр./сут. в первом квартале 2020 года. Следует отметить, что в декабре 2019 года страны ОПЕК+ приняли решение по исключению газового конденсата из базы расчета квот в рамках сделки, тогда как в статистике нефтедобычи страны газовый конденсат по-прежнему учитывался.

На очередном заседании ОПЕК 6 марта 2020 года Россия предлагала сохранить ограничения, действовавшие с декабря 2019 года, до конца второго квартала 2020 года, чтобы посмотреть на реальную картину того, как коронавирус повлияет на деловую активность >>>

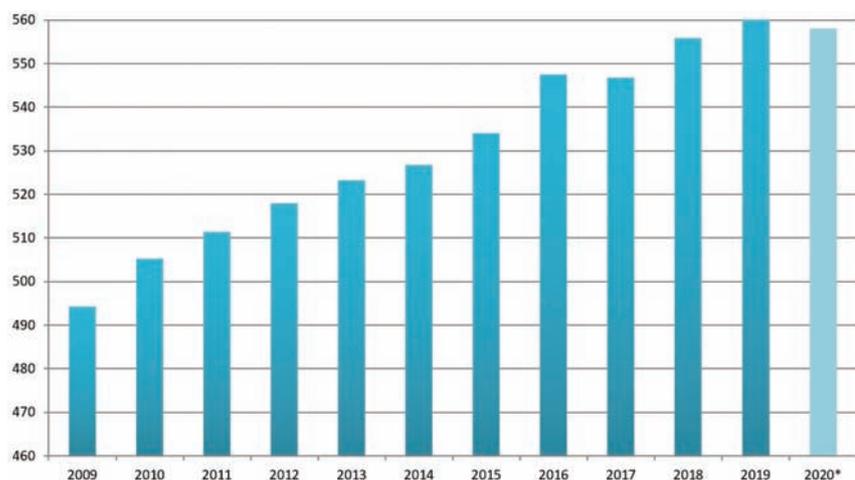


РИС. 1. ДИНАМИКА ДОБЫЧИ НЕФТИ В РОССИИ, 2009-2019 ГГ.
* - ОЦЕНКА. ИСТОЧНИК: МИНЭНЕРГО РОССИИ, ЦДУ ЭЭК.

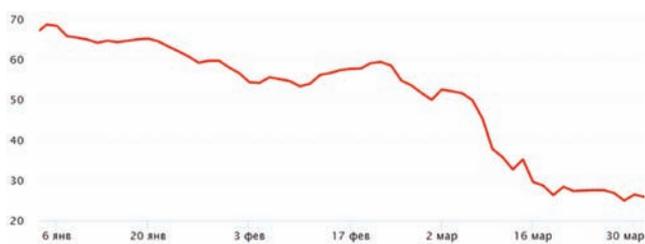


РИС. 2. ДИНАМИКА ЦЕН НА НЕФТЬ МАРКИ ВРЕНТ В 2020 Г. ИСТОЧНИК: АО «ИНТЕРФАКС».

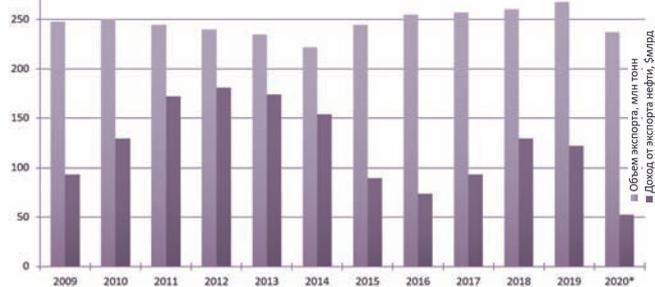


РИС. 3. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ЭКСПОРТА НЕФТИ ИЗ РОССИИ И ДОХОДОВ ОТ ЭКСПОРТА, 2009-2019 ГГ. * - ОЦЕНКА, РАСЧЕТЫ АВТОРА. ИСТОЧНИК: ЦДУ ТЭК, ФТС РОССИИ.

в мире, а не основываться на прогнозах и гипотезах. Саудовская Аравия, которую поддержали другие участники ОПЕК, предлагала дополнительно сократить добычу на 1,5 млн барр./сут. Стороны не смогли договориться, что привело к развалу соглашения ОПЕК+.

Впрочем, исход событий был более или менее предсказуем. О возможности отказа от сделки еще в конце 2019 года заявлял Министр энергетики РФ Александр Новак. По его словам, сокращение добычи «не может быть вечным – России необходимо отстаивать свою долю на мировом рынке и позволить нефтяным компаниям разрабатывать новые проекты». Против сделки последовательно выступал и глава «Роснефти» Игорь Сечин, утверждая, что она выступает «стратегической угрозой» для развития нефтяной промышленности России, поскольку из-за нее наша страна теряет долю на мировом рынке и уступает ее США, наращивающим добычу сланцевой нефти.

Несмотря на то что официально страны были освобождены от обязательств по сокращению добычи с 1 апреля, последствия развала ОПЕК+ проявились сразу после принятия данного решения – 9 марта цена нефти марки Brent упала почти на 30%, опустившись ниже \$32 за баррель (был достигнут уровень начала 2016 года), а к концу месяца – ниже \$23 за баррель – впервые с мая 2003 года (рис.

2). При этом курс доллара взлетел с 63 до 77-80 рублей и Центробанк был вынужден использовать средства ФНБ для продажи долларов на валютном рынке, чтобы смягчить резкое обесценивание рубля.

Ситуацию спровоцировало еще и то, что Саудовская Аравия заявила о противоположных планах по наращиванию добычи с 9,7 до 10 барр./сут., а если потребуется – и до 12 барр./сут., и выразила готовность продавать свою нефть странам Европы по \$25 за баррель, тем самым бросив вызов и России, и США.

Стоимость нефти марки Urals, которая торгуется с дисконтом к Brent, на торгах 30 марта опускалась до \$13 за баррель, что является минимумом с марта 1999 года. Российская нефть в Европе стала стоить дешевле мазута, а по всем направлениям ее экспорта сформировался отрицательный нетбэк, то есть стоимость доставки нефти до конечных рынков потребления с учетом уплаты экспортной пошлины превысила стоимость самой нефти на этих рынках.

Эксперты предупреждают, что, помимо ценовой войны, ситуацию усугубил продолжающийся спад мировой экономики на фоне пандемии коронавируса, что может привести к тому, что объем добычи нефти окажется намного больше объема спроса. Согласно расчетам аналитиков IHS Markit, переизбыток предложения к середине 2020 года может составить от 800 млн

до 1,3 млрд барр. (от 105 млн до 170,5 млн тонн). Ранее наибольший профицит 360 млн барр. (42,2 млн тонн) был отмечен в начале 2016 года.

По расчетам Минфина, при цене Urals \$17,4 за баррель российский бюджет, рассчитанный исходя из \$42 за баррель, недополучит \$3,3 млрд в месяц. Но есть и хорошая новость – к этому кризису Россия подходит к более значительным запасам прочности: согласно расчетам того же Минфина, при цене нефти \$25-30 за баррель средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) хватит для покрытия потерь бюджета в течение 6-10 лет.

На момент сдачи статьи в печать стало известно, что США анонсировали переговоры с Саудовской Аравией и Россией о возможности выхода из нефтяного кризиса.

ЭКСПОРТНЫЕ ТРАНСФОРМАЦИИ

В благополучном с точки зрения нефтяных цен и спроса на «черное золото» 2019 году объем экспорта российской нефти достиг 267,5 млн тонн, что на 2,7%, или 7 млн тонн, больше, чем годом ранее. По экспорту Россия стабильно занимает второе место в мире после Саудовской Аравии (около 350 млн тонн).

Больше четверти объема нефти, экспортированной из России в 2019 году (69,6 млн тонн), было отправлено в Китай, 17%, или 46,2 млн тонн, – в Нидерланды (фактически половина этого объема ушла в другие страны ЕС), значительные поставки осуществлялись в Германию, Белоруссию, Южную Корею, Италию, Польшу и т.д.

Одной из особенностей экспорта российской нефти в 2019 году стало наращивание поставок в Турцию и США, что было обусловлено введением санкций США против некоторых стран. Так, по данным Минэкономразвития России, в 2019 году физический экспорт нефти в Турцию вырос в 4,5 раза по сравнению с 2018 годом

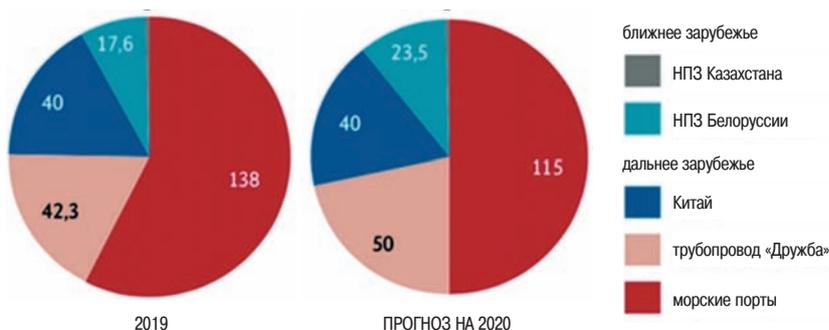


РИС. 4. ЭКСПОРТ РОССИЙСКОЙ НЕФТИ ПО СИСТЕМЕ «ТРАНСНЕФТЬ» В 2019 И 2020 ГГ. (МЛН ТОНН)

вследствие переориентации ряда турецких нефтеперерабатывающих производств на российское сырье после возобновления американских санкций в отношении Ирана. Поставки российской нефти в США в натуральном выражении выросли втрое после введения санкций в отношении Венесуэлы. Суммарно на поставки в Турцию и США пришлось около 5% экспорта нефти из России.

Несмотря на рост физических объемов экспорта, доходы от экспорта несколько снизились, что было обусловлено снижением среднегодовой цены на нефть Urals с \$70 до 63,5 за баррель (рис. 3).

Начало 2020 года ознаменовалось снижением физических объемов экспорта нефти — в январе оно составило 7,4% в годовом выражении, при этом более чем на треть сократились поставки в Китай.

Из-за продолжающегося снижения спроса на нефть возможно сокращение российского экспорта. Например, по прогнозам «Транснефти», основанных на заявках грузоотправителей, в 2020 году произойдет увеличение приема нефти в систему магистральных нефтепроводов на 0,8%, до 448,5 млн тонн. При этом трубопроводный экспорт, на который приходится 87% нефтяного экспорта, снизится на 3,8%, до 229,5 млн тонн, а поставки на российские НПЗ вырастут на 5,3%, до 259 млн тонн.

Для сравнения: в 2019 году заводы сократили прием нефти по системе «Транснефти» на 1,3%, а экспорт, наоборот, вырос на 3,4%. При этом в 2019 году наблюдался рост экспортной перевалки через морские порты, тогда как поставки по трубопроводу «Дружба» сократились, что было связано с попаданием хлороорганических соединений в нефтепровод и его временной остановкой. В этом году транспортировка по «Дружке» будет восстановлена, но сократятся поставки через порты, полагают в «Транснефти» (рис. 4).

ЧТО ДАЛЬШЕ?

Что касается прогнозов по добыче нефти на ближайшую и тем более среднесрочную перспективу, то эксперты если их и делают, то очень осторожно, с оговоркой, что нет возможности предугадать, сколько продлится рецессия мировой экономики и борьба с вирусом.

По прогнозам Goldman Sachs, в 2020 году мировой спрос на нефть упадет на рекордные 1,1 млн барр./сут. из-за рецессии. Цена нефти в условиях роста профицита во втором квартале может упасть до \$20 за баррель, но во втором



и третьем кварталах цены поднимутся до \$30 и 40 за баррель.

Похожие прогнозы дают и другие эксперты, также предупреждая о возможности достижения дна нефтяными ценами в краткосрочном периоде до \$10 и даже до \$5 за баррель и их повышении по мере стабилизации ситуации в мире и снижения профицита. Ряд аналитиков ожидает, что в условиях падения цен ниже уровня \$40 произойдет резкое сокращение добычи сланцевой нефти в США, что поможет сбалансировать мировой рынок.

«Могу допустить, что цена на нефть может просесть до \$10 за баррель, ровно как потом «отскочить» до \$60, потому что очень велико влияние на рынок политических и психологических интервенций», — комментирует ситуацию вице-президент Независимого топливного союза Дмитрий Гусев.

По словам эксперта, цепочки поставок нефти радикально не меняются, но «игры на споте» уже сейчас приводят к изменениям условий работы нефтяного рынка — речь идет об изменении условий перевозок и хранения нефти. К примеру, по данным Балтийской биржи (товарная и фрахтовая биржа), на второй неделе марта ставка фрахтования нефтяного танкера с Ближнего Востока в Китай выросла на 700%, до \$243 тыс. в сутки. По мнению Д.Гусева, следует ожидать и роста стоимости хранения нефти по мере заполнения резервуаров.

В случае затяжной рецессии и длительного падения спроса на нефть нельзя исключить и долгосрочных последствий для российской нефтяной отрасли в виде снижения инвестиций в

новые проекты. Например, на неопределенный срок может быть отодвинута реализация добычных проектов в Восточной Сибири и на шельфе Арктики. По мнению аналитиков KPMG, на этих территориях может снизиться объем геологоразведки. О намерении уменьшить инвестиционные и эксплуатационные расходы на \$1,5 млрд на вновь начинаемых проектах уже объявила компания «Лукойл», что составляет около 17% от общей суммы запланированных вложений.

«Конечно, инвестиционные планы компаний не могут меняться сиюминутно, но если цены продолжат оставаться низкими в течение длительного периода — инвестиции в добычные проекты остановятся. При этом проекты, которые уже запущены, будут и дальше развиваться — их остановка нецелесообразна, так как в дальнейшем их придется начинать с нуля, что потребует еще больше ресурсов», — отмечает Д.Гусев из Независимого топливного союза.

Согласно прогнозам Минэнерго России, по итогам 2020 года добыча нефти может составить от 555 млн до 565 млн тонн, с учетом этого разброса может произойти как падение, так и небольшая рост по отношению к показателю прошлого года. С учетом же наметившейся тенденции экспорт может сократиться до 235 млн тонн; если допустить, что среднегодовая цена на нефть Urals составит \$30, то доходы от экспорта сократятся более чем вдвое (рис. 3). Безусловно, такая ситуация потребует принятия дополнительных мер по обеспечению развития отрасли, в первую очередь со стороны государства. ■

ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 2019 ГОД, ТЫС. ТОНН

БАССЕЙН / ПОРТ / ОПЕРАТОР МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА	ВИД	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
		2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%
АРКТИЧЕСКИЙ БАССЕЙН																
ПОРТ МУРМАНСК																
АО «МУРМАНСКИЙ МТП»	Сух	16780,5	17153,5	102,2	16098,6	16490,5	102,4	344,4	367,8	106,8				337,5	295,2	87,5
	Налив															
	Всего	16780,5	17153,5	102,2	16098,6	16490,5	102,4	344,4	367,8	106,8				337,5	295,2	87,5
АО «МУРМАНСКИЙ МОРСКОЙ РЫБНЫЙ ПОРТ»	Сух	226	210,5	93,1	49,1	44,1	89,8	1,8	0,8	44,4				175,1	165,6	94,6
	Налив	91,6	38,1	41,6										91,6	38,1	41,6
	Всего	317,6	248,6	78,3	49,1	44,1	89,8	1,8	0,8	44,4				266,7	203,7	76,4
ООО «МУРМАНСКИЙ БАЛКЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ»	Сух	5121	5623,5	109,8	5121	5623,5	109,8									
	Налив															
	Всего	5121	5623,5	109,8	5121	5623,5	109,8									
ООО «КОММАНДИТ СЕРВИС»	Сух															
	Налив	1890,9	563,8	29,8	1890,9	563,8	29,8									
	Всего	1890,9	563,8	29,8	1890,9	563,8	29,8									
АО «АРКТИКНЕФТЬ»	Сух															
	Налив	40	39,5	98,9	40	39,5	98,9									
	Всего	40	39,5	98,9	40	39,5	98,9									
ООО «ПЕРВЫЙ МУРМАНСКИЙ ТЕРМИНАЛ»	Сух															
	Налив	1152,3	498,1	43,2	966,6	335,6	34,7							185,7	162,5	87,5
	Всего	1152,3	498,1	43,2	966,6	335,6	34,7							185,7	162,5	87,5
ООО «ПЕРВАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ»	Сух	69,2	70,8	102,3	69,1	70,8	102,4							0,1		
	Налив															
	Всего	69,2	70,8	102,3	69,1	70,8	102,4							0,1		
МУРМАНСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФИЛИАЛ ПАО «ГМК НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ»	Сух	1294,4	1371,8	106	328,5	383,9	116,9	0	0,9					965,9	987	102,2
	Налив															
	Всего	1294,4	1371,8	106	328,5	383,9	116,9	0	0,9					965,9	987	102,2
ООО РПК «ГОЛЬФСТРИМ»	Сух	23,4	29,2	125										23,4	29,2	125
	Налив															
	Всего	23,4	29,2	125										23,4	29,2	125
ООО «РПК НОРД»	Сух															
	Налив	20553,1	21684,5	105,5	10255,1	10841,9	105,7							10298	10842,6	105,3
	Всего	20553,1	21684,5	105,5	10255,1	10841,9	105,7							10298	10842,6	105,3
ООО «ЛК ВОЛГА»	Сух															
	Налив	13419,7	14645,6	109,1	6543,3	7382,6	112,8							6876,4	7263	105,6
	Всего	13419,7	14645,6	109,1	6543,3	7382,6	112,8							6876,4	7263	105,6
ИТОГО ПОРТ МУРМАНСК	Сух	23514,4	24459,3	104	21666,3	22612,8	104,4	346,2	369,6	106,7				1501,9	1477	98,3
	Налив	37172,5	37469,6	100,8	19708,3	19163,4	97,2							17464,2	18306,2	104,8
	Всего	60687	61928,9	102	41374,7	41776,1	101	346,2	369,6	106,7				18966,1	19783,2	104,3
ПОРТ КАНДАЛАКША																
ООО «КАНДАЛАКШСКИЙ МТП»	Сух	2201,6	2499,5	113,5	2188,1	2499,5	114,2							13,5		
	Налив															
	Всего	2201,6	2499,5	113,5	2188,1	2499,5	114,2							13,5		
ИТОГО ПОРТ КАНДАЛАКША	Сух	2201,6	2499,5	113,5	2188,1	2499,5	114,2							13,5		
	Налив															
	Всего	2201,6	2499,5	113,5	2188,1	2499,5	114,2							13,5		
ПОРТ МЕЗЕНЬ																
ООО «ЭКОТЭК-БУНКЕР»	Сух	10,4	6,4	61,5										10,4	6,4	61,5
	Налив	4,7	3	63,8										4,7	3	63,8
	Всего	15,1	9,4	62,3										15,1	9,4	62,3
ИТОГО ПОРТ МЕЗЕНЬ	Сух	10,4	6,4	61,5										10,4	6,4	61,5
	Налив	4,7	3	63,8										4,7	3	63,8
	Всего	15,1	9,4	62,3										15,1	9,4	62,3
ПОРТ НАРЬЯН-МАР																
АО «НАРЬЯН-МАРСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»	Сух	83,9	120	143										83,9	120	143
	Налив															
	Всего	83,9	120	143										83,9	120	143
ООО «ЛУКОЙЛ-СЕВЕРО-ЗАПАДНЕФТЕПРОДУКТ»	Сух															
	Налив	21,8	26	119,3										21,8	26	119,3
	Всего	21,8	26	119,3										21,8	26	119,3
ИТОГО ПОРТ НАРЬЯН-МАР	Сух	83,9	120	143										83,9	120	143
	Налив	21,8	26	119,3										21,8	26	119,3
	Всего	105,7	146	138,1										105,7	146	138,1
ПОРТ ДУДИНКА																
ЭТФ ПАО «ГМК «НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ»	Сух	1298,7	1443,4	111,1	36,4	71,7	197							1262,3	1371,7	108,7
	Налив															
	Всего	1298,7	1443,4	111,1	36,4	71,7	197							1262,3	1371,7	108,7
ПОРТ ДУДИНКА	Сух	1298,7	1443,4	111,1	36,4	71,7	197							1262,3	1371,7	108,7
	Налив															
	Всего	1298,7	1443,4	111,1	36,4	71,7	197							1262,3	1371,7	108,7
ПОРТ ХАТАНГА																
ЗАО «ХАТАНГСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»	Сух	15,7	32,5	206,3										15,7	32,5	206,3
	Налив	7,4	1,5	20,2										7,4	1,5	20,2
	Всего	23,2	34	146,7										23,2	34	146,7
ИТОГО ПОРТ ХАТАНГА	Сух	15,7	32,5	206,3										15,7	32,5	206,3
	Налив	7,4	1,5	20,2										7,4	1,5	20,2
	Всего	23,2	34	146,7										23,2	34	146,7
ПОРТ ТИКСИ																
АО «МОРСКОЙ ПОРТ «ТИКСИ»	Сух	15,3	33,2	216,5										15,3	33,2	216,5
	Налив															
	Всего	15,3	33,2	216,5										15,3	33,2	216,5
ИТОГО ПОРТ ТИКСИ	Сух	15,3	33,2	216,5										15,3	33,2	216,5
	Налив															
	Всего	15,3	33,2	216,5										15,3	33,2	216,5
ПОРТ АРХАНГЕЛЬСКИЙ																
ОАО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МТП»	Сух	1010,1	904,9	89,6	397,1	323,5	81,5	49,7	4,7	9,5				563,3	576,7	102,4
	Налив															
	Всего	1010,1	904,9	89,6	397,1	323,5	81,5	49,7	4,7	9,5				563,3	576,7	102,4
АО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»	Сух	146,9	47	32	132,1	18,8	14,2	12,1	3,4	27,8				2,8	24,8	
	Налив															
	Всего	146,9	47	32	132,1	18,8	14,2	12,1	3,4	27,8				2,8	24,8	
ЗАО «ЛЕСОЗАВОД-25»	Сух	449,9	458,5	101,9	449,9	458,5	101,9									
	Налив															
	Всего	449,9	458,5	101,9	449,9	458,5	101,9									
ООО «РН-АРХАНГЕЛЬСКНЕФТЕПРОДУКТ»	Сух															
	Налив	1062,1	1153,2	108,6	1040,2	1104,9	106,2							21,9	48,4	220,9
	Всего	1062,1	1153,2	108,6	1040,2	1104,9	106,2							21,9	48,4	220,9

СТАТИСТИКА

БАСЕЙН / ПОРТ / ОПЕРАТОР МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА	ВИД	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
		2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%
ЗАО «АРКТИК-КОНСАЛТИНГ-СЕРВИС»	Сух	95,5	123,1	128,9	55,8	35,9	64,3							39,7	87,2	219,6
	Налив															
	Всего	95,5	123,1	128,9	55,8	35,9	64,3							39,7	87,2	219,6
ИТОГО ПОРТ АРХАНГЕЛЬСК	Сух	1708,4	1533,5	89,8	1034,8	836,7	80,9	61,8	8,1	13,1				611,8	688,7	112,6
	Налив	1062,1	1153,2	108,6	1040,2	1104,9	106,2							21,9	48,4	220,9
	Всего	2770,5	2686,7	97	2075	1941,5	93,6	61,8	8,1	13,1				633,7	737,1	116,3
ПОРТ ОНЕГА																
АО «ОНЕЖСКИЙ ЛДК»	Сух	85,9	82	95,4	85,9	82	95,4									
	Налив															
	Всего	85,9	82	95,4	85,9	82	95,4									
ИТОГО ПОРТ ОНЕГА																
Сух	85,9	82	95,4	85,9	82	95,4										
Налив																
Всего	85,9	82	95,4	85,9	82	95,4										
ПОРТ ВАРАНДЕЙ																
ООО «ВАРАНДЕЙСКИЙ ТЕРМИНАЛ»	Сух	7011	7173,1	102,3	344,1									6666,9	7173,1	107,6
	Налив															
	Всего	7011	7173,1	102,3	344,1									6666,9	7173,1	107,6
ИТОГО ПОРТ ВАРАНДЕЙ																
Сух	7011	7173,1	102,3	344,1										6666,9	7173,1	107,6
Налив																
Всего	7011	7173,1	102,3	344,1										6666,9	7173,1	107,6
ПОРТ ПЕВЕК																
АО «МОРСКОЙ ПОРТ ПЕВЕК»	Сух	318,5	338,3	106,2	63,5	71,1	112	51,1	56	109,5				203,8	211,2	103,6
	Налив															
	Всего	318,5	338,3	106,2	63,5	71,1	112	51,1	56	109,5				203,8	211,2	103,6
ИТОГО ПОРТ ПЕВЕК																
Сух	318,5	338,3	106,2	63,5	71,1	112	51,1	56	109,5					203,8	211,2	103,6
Налив																
Всего	318,5	338,3	106,2	63,5	71,1	112	51,1	56	109,5					203,8	211,2	103,6
ПОРТ ПРОВИДЕНИЯ																
ОАО «АНАДЫРЬМОРПОРТ» ППК ПРОВИДЕНИЯ	Сух	18,5	16,9	91,1										18,5	16,9	91,1
	Налив															
	Всего	18,5	16,9	91,1										18,5	16,9	91,1
ИТОГО ПОРТ ПРОВИДЕНИЯ																
Сух	18,5	16,9	91,1											18,5	16,9	91,1
Налив																
Всего	18,5	16,9	91,1											18,5	16,9	91,1
ПОРТ ЭГВЕКИНОТ																
АО «МОРПОРТ ЭГВЕКИНОТ»	Сух	101,6	60,7	59,8										101,6	60,7	59,8
	Налив															
	Всего	101,6	60,7	59,8										101,6	60,7	59,8
ИТОГО ПОРТ ЭГВЕКИНОТ																
Сух	101,6	60,7	59,8											101,6	60,7	59,8
Налив																
Всего	101,6	60,7	59,8											101,6	60,7	59,8
ПОРТ АНАДЫРЬ																
ОАО «АНАДЫРЬМОРПОРТ»	Сух	178	63,1	35,4										178	63,1	35,4
	Налив	33	23,1	70										33	23,1	70
	Всего	211	86,2	40,9										211	86,2	40,9
ИТОГО ПОРТ АНАДЫРЬ																
Сух	178	63,1	35,4											178	63,1	35,4
Налив	33	23,1	70											33	23,1	70
Всего	211	86,2	40,9											211	86,2	40,9
ПОРТ БЕРИНГОВСКИЙ																
ОАО «АНАДЫРЬМОРПОРТ» ППК БЕРИНГОВСКИЙ	Сух	417,8	592,4	141,8	393,1	554,5	141,1							24,7	37,9	153,4
	Налив															
	Всего	417,8	592,4	141,8	393,1	554,5	141,1							24,7	37,9	153,4
ИТОГО ПОРТ БЕРИНГОВСКИЙ																
Сух	417,8	592,4	141,8	393,1	554,5	141,1								24,7	37,9	153,4
Налив																
Всего	417,8	592,4	141,8	393,1	554,5	141,1								24,7	37,9	153,4
ПОРТ ДИКСОН																
ООО «ТАЙМЫРЭНЕРГОРЕСУРС»	Сух	15,8	15	94,9										15,8	15	95
	Налив	0,8	1,4	175,4										0,8	1,4	175,4
	Всего	16,6	16,4	98,8										16,6	16,4	98,8
ИТОГО ПОРТ ДИКСОН																
Сух	15,8	15	94,9											15,8	15	95
Налив	0,8	1,4	175,4											0,8	1,4	175,4
Всего	16,6	16,4	98,8											16,6	16,4	98,8
ПОРТ САБЕТТА																
ООО «ГАЗПРОМНЕФТЬ-ЯМАЛ»	Сух	7142,7	7705	107,9										7142,7	7705	107,9
	Налив															
	Всего	7142,7	7705	107,9										7142,7	7705	107,9
ООО «СТИВИДОРЫ ЯМАЛА»	Сух	477,7	401,7	84,1	1,3			4,9	0,9	18,4				471,5	400,8	85
	Налив	9824,1	19570,9	199,2	9060	19510,7	215,4							764,2	53,4	7
	Всего	10301,8	19972,5	193,9	9061,3	19510,7	215,3	4,9	7,6	155,6				1235,7	454,2	36,8
ИТОГО ПОРТ САБЕТТА																
Сух	477,7	401,7	84,1	1,3			4,9	0,9	18,4					471,5	400,8	85
Налив	16966,9	27275,9	160,8	9060	19510,7	215,4								7906,9	7758,5	98,1
Всего	17444,6	27677,6	158,7	9061,3	19510,7	215,3	4,9	7,6	155,6					8378,4	8159,2	97,4
ИТОГО АРКТИЧЕСКИЙ БАСЕЙН																
Сух	30462,3	31697,9	104,1	25469,5	26728,3	104,9	464	434,5	93,6					4528,8	4535,1	100,1
Налив	62280,2	73126,8	117,4	30152,5	39778,9	131,9								32127,7	33341,2	103,8
Всего	92742,5	104824,7	113	55622	66507,3	119,6	464	441,2	95,1					36656,5	37876,3	103,3
БАЛТИЙСКИЙ БАСЕЙН																
БОЛЬШОЙ ПОРТ С.-ПЕТЕРБУРГ																
ОАО «МОРСКОЙ ПОРТ САНКТ- ПЕТЕРБУРГ»	Сух	7669,5	6682	87,1	7417,3	6242	84,2	252,3	439,9	174,4						0,1
	Налив															
	Всего	7669,5	6682	87,1	7417,3	6242	84,2	252,3	439,9	174,4						0,1
ЗАО «КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»	Сух	9578,8	9842,1	102,7	4837	5268,3	108,9	4741,8	4573,8	96,5						
	Налив															
	Всего	9578,8	9842,1	102,7	4837	5268,3	108,9	4741,8	4573,8	96,5						
АО «БАЛТИЙСКИЙ БАЛКЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ»	Сух	7168,7	7245,9	101,1	7168,7	7245,9	101,1									
	Налив															
	Всего	7168,7	7245,9	101,1	7168,7	7245,9	101,1									
ЗАО «НЕВА-МЕТАЛЛ»	Сух	3185,2	3116,8	97,9	2546,6	2379,5	93,4	638,6	737,3	115,5						
	Налив															
	Всего	3185,2	3116,8	97,9	2546,6	2379,5	93,4	638,6	737,3	115,5						
АО «ПЕРВЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ»	Сух	8115,8	8456,1	104,2	5357	5400,9	100,8	2758,8	3055,2	110,7						
	Налив															
	Всего	8115,8	8456,1	104,2	5357	5400,9	100,8	2758,8	3055,2	110,7						
ООО «МГС-ТЕРМИНАЛ»	Сух	532,8	572,7	107,5	11,2	11,5	103,3	521,6	553,8	106,2						7,3
	Налив															
	Всего	532,8	572,7	107,5	11,2	11,5	103,3	521,6	553,8	106,2						7,3
ЗАО «ИНТЕРФЕРРУМ-МЕТАЛЛ»	Сух															
	Налив	731,4	781,9	106,9	699,9	739,3	105,6									

СТАТИСТИКА

БАССЕЙН / ПОРТ / ОПЕРАТОР МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА	ВИД	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
		2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%
ООО «ТД «РИФ»	Сух	2289,5	2967,8	129,6	106,9	479,8		7,5	54,6					2175	2433,4	111,9
	Налив															
	Всего	2289,5	2967,8	129,6	106,9	479,8		7,5	54,6					2175	2433,4	111,9
ООО «ДОНТЕРМИНАЛ»	Сух															
	Налив	537,9	276,5	51,4	10,8	21,5	199,1							527,1	255	48,4
	Всего	537,9	276,5	51,4	10,8	21,5	199,1							527,1	255	48,4
ООО «ССРЗ «ОБУХОВСКИЙ»	Сух	152,4	132,3	86,8				126,8	128	100,9				25,6	4,3	16,8
	Налив															
	Всего	152,4	132,3	86,8				126,8	128	100,9				25,6	4,3	16,8
ООО «СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ГОЛУБАЯ ВОЛНА»	Сух	748	527,7	70,5	535,5	337,5	63	179	187,3	104,6	14,1	2,9	20,6	19,4		
	Налив															
	Всего	748	527,7	70,5	535,5	337,5	63	179	187,3	104,6	14,1	2,9	20,6	19,4		
ОАО «АЗОВСКИЙ ЗАВОД СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ»	Сух	76,8	46,7	60,9	4,7	46,7								72,1		
	Налив															
	Всего	76,8	46,7	60,9	4,7	46,7								72,1		
ООО «ТРАНСИНВЕСТ»	Сух	287	342,5	119,4	252,8	279,4	110,5							34,2	63,2	184,7
	Налив															
	Всего	287	342,5	119,4	252,8	279,4	110,5							34,2	63,2	184,7
ЗАО «АЗОВПРОДУКТ»	Сух															
	Налив	124	134,2	108,3	117,2	130,5	111,3							6,8	3,8	55,5
	Всего	124	134,2	108,3	117,2	130,5	111,3							6,8	3,8	55,5
ООО «АГРОПОРТ «УСТЬЕ ДОНА»	Сух	624,8	758,8	121,5	613,7	758,8	123,6							11,1		
	Налив															
	Всего	624,8	758,8	121,5	613,7	758,8	123,6							11,1		
ИТОГО ПОРТ АЗОВ	Сух	9883,9	7825,2	79,2	5445,8	4627,1	85	391	435,2	111,3	14,1	2,9	20,6	4033	2760	68,4
	Налив	661,9	410,7	62,1	128	152	118,7							533,9	258,8	48,5
	Всего	10545,8	8235,9	78,1	5573,8	4779,1	85,7	391	435,2	111,3	14,1	2,9	20,6	4566,9	3018,7	66,1
ПОРТ РОСТОВ-НА-ДОНУ																
ООО «АКРОН ЮГ»	Сух		510,6			469,1										5,6
	Налив															
	Всего		510,6			469,1										5,6
АО «РОСТОВСКИЙ ПОРТ»	Сух	2258	2014,1	89,2	1699	1531,3	90,1	238,5	373,3	156,5	38,9			281,6	109,5	38,9
	Налив															
	Всего	2258	2014,1	89,2	1699	1531,3	90,1	238,5	373,3	156,5	38,9			281,6	109,5	38,9
ООО «РОСТОВСКИЙ ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛ»	Сух	390,2	254,2	65,2	390,2	254,2	65,2									
	Налив															
	Всего	390,2	254,2	65,2	390,2	254,2	65,2									
ООО «РОСТОВСКИЙ МОРСКОЙ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ ПОРТ»	Сух	354,3	1269,4		347,6	1228,8		6,7	37,6							3,1
	Налив															
	Всего	354,3	1269,4		347,6	1228,8		6,7	37,6							3,1
ООО «ПОРТОВЫЙ ТЕРМИНАЛ «ПРИБОЙ»	Сух	344,7	590,5	171,3	167,1	456,5	273,2							177,6	133,3	75,1
	Налив															
	Всего	344,7	590,5	171,3	167,1	456,5	273,2							177,6	133,3	75,1
ООО «РОСТОВСКИЙ КОМБИНАТ ХЛЕБОПРОДУКТОВ»	Сух	1132,3	637,5	56,3	1132,3	637,5	56,3									
	Налив															
	Всего	1132,3	637,5	56,3	1132,3	637,5	56,3									
ООО ПКФ «БРАТЯ»	Сух	608,2	683,3	112,3	608,2	683,3	112,3									
	Налив															
	Всего	608,2	683,3	112,3	608,2	683,3	112,3									
ЗАО «СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ «МЕЖДУНАРОДНЫЙ ДОНСКОЙ ПОРТ»	Сух	919,4	969,8	105,5	787,2	953,8	121,2	0,1	7,5					132,1	8,6	6,5
	Налив															
	Всего	919,4	969,8	105,5	787,2	953,8	121,2	0,1	7,5					132,1	8,6	6,5
ООО ТД «ЭЛЬДАКО ЮГ»	Сух	620,1			590,9									22,9		
	Налив															
	Всего	620,1			590,9									22,9		
ЗАО «ЮГ РУСИ»	Сух	1542	1139,3	73,9	1540,7	1131,7	73,5							1,3	7,6	
	Налив	203,7	366,3	179,8	193,7	366,3	189,1							10		
	Всего	1745,7	1505,6	86,2	1734,4	1498	86,4							11,3	7,6	67,4
ООО «ДОНСКОЙ ПОРТ»	Сух	754,6	658,6	87,3	481,7	499,8	103,8	20,3	32,7	161,2				252,6	126,1	49,9
	Налив															
	Всего	754,6	658,6	87,3	481,7	499,8	103,8	20,3	32,7	161,2				252,6	126,1	49,9
АО «АСТОН»	Сух	2369,2	1953,5	82,5	242,3	383,6	158,3							2126,9	1569,9	73,8
	Налив	429,7	377,2	87,8	429,7	377,2	87,8									
	Всего	2798,9	2330,7	83,3	672	760,8	113,2							2126,9	1569,9	73,8
ОАО «НОВОШАХТИНСКИЙ ЗАВОД НЕФТЕПРОДУКТОВ» ФИЛИАЛ «РОСТОВСКИЙ»	Сух	3544	3753	105,9	3259	3753	115,2	285								
	Налив															
	Всего	3544	3753	105,9	3259	3753	115,2	285								
ИТОГО ПОРТ РОСТОВ-НА-ДОНУ	Сух	12542,8	11576,3	92,3	9105,5	9070,9	99,6	335,8	524,3	156,1	38,9			3062,6	1981,1	64,7
	Налив	4177,4	4496,5	107,6	3882,4	4496,5	115,8	285						10		
	Всего	16720,3	16072,8	96,1	12987,9	13567,4	104,5	620,8	524,3	84,5	38,9			3072,6	1981,1	64,5
ПОРТ ТАМАНЬ																
ООО «МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ «ТАМАНЬ»	Сух	69,2	75,1	108,5	69,2	75,1	108,5									
	Налив	1213,3	1470,4	121,2	495,3	807,9	163,1	718	662,6	92,3						
	Всего	1282,5	1545,5	120,5	564,5	882,9	156,4	718	662,6	92,3						
ООО «ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ТАМАНЬ»	Сух	4088,9	2247	55	4088,9	2247	55									
	Налив															
	Всего	4088,9	2247	55	4088,9	2247	55									
ЗАО «ТАМАНЬНЕФТЕГАЗ»	Сух															
	Налив	8720,1	9342,7	107,1	6294,9	7149,6	113,6							2425,2	2193,1	90,4
	Всего	8720,1	9342,7	107,1	6294,9	7149,6	113,6							2425,2	2193,1	90,4
ООО «ОТЭКО-ПОРТСЕРВИС»	Сух		1823,3			1823,3										
	Налив															
	Всего		1823,3			1823,3										
ИТОГО ПОРТ ТАМАНЬ	Сух	4158,1	4145,4	99,7	4158,1	4145,4	99,7									
	Налив	9933,4	10813,1	108,9	6790,2	7957,5	117,2	718	662,6	92,3	2425,2	2193,1	90,4			
	Всего	14091,5	14958,5	106,2	10948,3	12102,8	110,5	718	662,6	92,3	2425,2	2193,1	90,4			
ПОРТ ТЕМРЮК																
ООО «ГАЗПРОМ ТРАНССЕРВИС»	Сух	509,7	596,3	117	482,4	578,8	120	23,5	17,5	74,5				3,8		
	Налив	474,2	672,3	141,8	451,8	635,3	140,6							22,4	37	165,2
	Всего	983,9	1268,6	128,9	934,2	1214,1	130	23,5	17,5	74,5				26,2	37	141,2
ООО «КГС-ПОРТ»	Сух	208,5	88,4	42,4	206,4	86,5	41,9	2,1								1,9
	Налив	43,6	475,5</													

БАССЕЙН / ПОРТ / ОПЕРАТОР МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА	ВИД	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
		2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%
ПОРТ КАВКАЗ																
ООО «ЕВРОТЭК-УНИВЕРСАЛ»	Сух	1030	391,6	38	1030	391,6	38									
	Налив															
	Всего	1030	391,6	38	1030	391,6	38									
ООО «ЮГНЕФТЕХИМПОРТ»	Сух	497			497											
	Налив	1101,7	1862,8	169,1	1068,4	652,5	61,1						33,3	1210,4		
	Всего	1598,7	1862,8	116,5	1565,4	652,5	41,7						33,3	1210,4		
ООО «ИНФОТЕК НОВО»	Сух		228,5			228,5										
	Налив	347,5	92,1	26,5	132,6	2,5	1,9						214,8	89,6	41,7	
	Всего	347,5	320,6	92,3	132,6	231	174,2						214,8	89,6	41,7	
ООО «АНРОСКРЫМ»	Сух	2015,2	1113,1	55,2	38,9	21,3	54,8	62	55,6	89,7			1914,3	1036,2	54,1	
	Налив	1219,9	1044,1	85,6	70,2	59,1	84,2						1149,7	985	85,7	
	Всего	3235,1	2157,2	66,7	109,1	80,4	73,7	62	55,6	89,7			3064	2021,2	66	
АО «МГТ «КАВКАЗ»	Сух	236	123,3	52,2	233,4	123,3	52,8									
	Налив		6,1			6,1										
	Всего	236	129,3	54,8	233,4	129,3	55,4									
ЗАО «ВЕРП»	Сух	1593,9	1141,3	71,6									1593,9	1141,3	71,6	
	Налив															
	Всего	1593,9	1141,3	71,6									1593,9	1141,3	71,6	
ООО «УНИВЕРСАЛЬНАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ»	Сух	539,8	459,7	85,2	539,8	459,7	85,2									
	Налив															
	Всего	539,8	459,7	85,2	539,8	459,7	85,2									
ООО «СВЛ МАРИН ТРАНЗИТ СЕРВИСИЗ»	Сух	1171,3	1790,8	152,9	688,5	1790,8	260,1							482,8		
	Налив	8890,3	7284,9	81,9	4655,9	3630,4	78							4234,4	3654,5	86,3
	Всего	10061,6	9075,7	90,2	5344,4	5421,2	101,4							4717,2	3654,5	77,5
ООО «ТРАНСКАГО»	Сух	1450,6	913,6	63	1437,3	913,6	63,6	13,3								
	Налив															
	Всего	1450,6	913,6	63	1437,3	913,6	63,6	13,3								
ООО «ЛИНТЕР»	Сух	5329,1	1047,9	19,7	5329,1	1047,9	19,7									
	Налив															
	Всего	5329,1	1047,9	19,7	5329,1	1047,9	19,7									
ООО «КАВКАЗ ЛОГИСТИК»	Сух		2320,7			2320,7										
	Налив															
	Всего		2320,7			2320,7										
ООО «УЛЬТРАМАРИН М»	Сух		692			692										
	Налив															
	Всего		692			692										
ООО «НОВЭКС»	Сух															
	Налив		406,1			172,8									233,3	
	Всего		406,1			172,8									233,3	
ИТОГО ПОРТ КАВКАЗ	Сух	18539,4	10222,5	55,1	9793,9	7989,4	81,6	75,3	55,6	73,8			8670,2	2177,5	25,1	
	Налив	11588,9	10696	92,3	5956,6	4523,3	75,9						5632,2	6172,7	109,6	
	Всего	30128,3	20918,6	69,4	15750,6	12512,7	79,4	75,3	55,6	73,8			14302,4	8350,2	58,4	
ПОРТ ЕЙСК																
ОАО «ЕЙСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ»	Сух	1830,4	1852,3	101,2	1830,4	1852,3	101,2									
	Налив	562,3	799,4	142,2	554,9	737,3	132,9						7,4	62,1		
	Всего	2392,8	2651,7	110,8	2385,4	2589,6	108,6						7,4	62,1		
ООО «ЕЙСК-ПРИАЗОВЬЕ-ПОРТ»	Сух	734,5	553	75,3	734,5	553	75,3									
	Налив		35,3			35,3										
	Всего	734,5	588,3	80,1	734,5	588,3	80,1									
ООО «ЕЙСК-ПОРТ-ВИСТА»	Сух	551,1	325,2	59	456,7	325,2	71,2						94,4			
	Налив	105,5	131	124,2	103,5	130,1	125,6	2							1	
	Всего	656,6	456,3	69,5	560,3	455,3	81,3	2					94,4		1	
АО «ЕЙСКИЙ ПОРТОВЫЙ ЭЛЕВАТОР»	Сух	612,9	453,7	74	516,5	333,4	64,6					96,4	120,2	124,7		
	Налив															
	Всего	612,9	453,7	74	516,5	333,4	64,6					96,4	120,2	124,7		
ЗАО «АЗОВСКАЯ СУДОРЕМОНТНАЯ КОМПАНИЯ»	Сух	146,7	130,6	89	116,8	87,5	74,9	29,9	43,1	144,1						
	Налив	6,2			6,2											
	Всего	152,9	130,6	85,4	123	87,5	71,1	29,9	43,1	144,1						
ИТОГО ПОРТ ЕЙСК	Сух	3875,7	3314,8	85,5	3655	3151,5	86,2	29,9	43,1	144,1			96,4	120,2	124,7	94,4
	Налив	674,1	965,7	143,3	664,7	902,7	135,8	2					7,4		63,1	
	Всего	4549,7	4280,6	94,1	4319,6	4054,2	93,9	31,9	43,1	135,1			96,4	120,2	124,7	101,8
ПОРТ СЕВАСТОПОЛЬ																
ГУПГС «СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ»	Сух	179,9	45,8	25,4	68,5	18,7	27,3	22,4	21,9	97,8				89	5,1	5,8
	Налив															
	Всего	179,9	45,8	25,4	68,5	18,7	27,3	22,4	21,9	97,8				89	5,1	5,8
СФ ООО «АВАЛ»	Сух	538,9	287	53,3	219,4	168,7	76,9	53,4	31,8	59,5				266	86,5	32,5
	Налив															
	Всего	538,9	287	53,3	219,4	168,7	76,9	53,4	31,8	59,5				266	86,5	32,5
ООО «ССВ»	Сух	2,3	2,9	126,2										2,3	2,9	126,2
	Налив															
	Всего	2,3	2,9	126,2										2,3	2,9	126,2
ООО «ГОЛДЕН ФИШ»	Сух	8,7	11,8	135,6										8,7	11,8	135,6
	Налив															
	Всего	8,7	11,8	135,6										8,7	11,8	135,6
ООО «МОРСКОЙ КОЛОКОЛ»	Сух	1,6	1,6	100										1,6	1,6	100
	Налив															
	Всего	1,6	1,6	100										1,6	1,6	100
ООО «ЮЖНЫЙ ТЕРМИНАЛ»	Сух	320,8	396,8	123,7										320,8	396,8	123,7
	Налив															
	Всего	320,8	396,8	123,7										320,8	396,8	123,7
ООО «БИЛГИН»ЛТД»	Сух	0,1	0,2	214,7										0,1	0,2	214,7
	Налив															
	Всего	0,1	0,2	214,7										0,1	0,2	214,7
ИТОГО ПОРТ СЕВАСТОПОЛЬ	Сух	1052,3	746,2	70,9	287,9	187,5	65,1	75,8	53,7	70,8				688,5	505	73,4
	Налив															
	Всего	1052,3	746,2	70,9	287,9	187,5	65,1	75,8	53,7	70,8				688,5	505	73,4
ПОРТ КЕРЧЬ																
ФИЛИАЛ ГУП РК «КМП» «КЕРЧЕНСКАЯ ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА»	Сух		13,1													13,1
	Налив															
	Всего		13,1													13,1
ФИЛИАЛ ГУП РК «КМП» «КЕРЧЕНСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»	Сух	384,4	243,3	63,3	23,3	3,3	14,1	47	42,7	90,8	0,9	1	107,2	313,1	196,3	62,7
	Налив	4,4	1,5	33										4,4	1,5	33
	Всего	388,8	244,7	62,9	23,3	3,3	14,1	47	42,7	90,8	0,9	1	107,2	317,6	197,8	62,3

СТАТИСТИКА

ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 2019 ГОД, ТЫС. Т

БАСЕЙН / ПОРТ / ОПЕРАТОР МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА	ВИД	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
		2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%
ПОРТ ФЕОДОСИЯ																
ФИЛИАЛ ГУП РК «КМП» «ФЕОДОСИЙСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»	Сух	153,8	191,4	124,4	147,4	167,4	113,6							6,4	24	
	Налив	175,7												175,7		
	Всего	329,5	191,4	58,1	147,4	167,4	113,6							182,1	24	13,2
ИТОГО ПОРТ ФЕОДОСИЯ	Сух	153,8	191,4	124,4	147,4	167,4	113,6							6,4	24	
	Налив	175,7												175,7		
	Всего	329,5	191,4	58,1	147,4	167,4	113,6							182,1	24	13,2
ПОРТ ЯЛТА																
ФИЛИАЛ ГУП РК «КМП» «ЯЛТИНСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»	Сух	58,9	159,3	270,3										58,9	159,3	270,3
	Налив		0,6											0,6		
	Всего	58,9	159,9	271,3										58,9	159,9	271,3
ИТОГО ПОРТ ЯЛТА	Сух	58,9	159,3	270,3										58,9	159,3	270,3
	Налив		0,6											0,6		
	Всего	58,9	159,9	271,3										58,9	159,9	271,3
ПОРТ ЕВПАТОРИЯ																
ФИЛИАЛ ГУП РК «КМП» «ЕВПАТОРИЙСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»	Сух	175,3	131,8	75,2										175,3	131,8	75,2
	Налив															
	Всего	175,3	131,8	75,2										175,3	131,8	75,2
ИТОГО ПОРТ ЕВПАТОРИЯ	Сух	175,3	131,8	75,2										175,3	131,8	75,2
	Налив															
	Всего	175,3	131,8	75,2										175,3	131,8	75,2
ИТОГО АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ БАСЕЙН																
	Сух	119172,1	96105,8	80,6	87707,1	77455,4	88,3	6372,2	6632,5	104,1	595,8	934	156,8	24497	11083,9	45,2
	Налив	153105,9	162018,2	105,8	86251,2	94582,3	109,7	1005	662,6	65,9	58367,2	58569,3	100,3	7482,4	8204,1	109,6
	Всего	272277,9	258124	94,8	173958,3	172037,6	98,9	7377,2	7295	98,9	59963	59503,3	100,9	31979,4	19288,1	60,3
КАСПИЙСКИЙ БАСЕЙН																
ПОРТ АСТРАХАНЬ																
ПАО «АСТРАХАНСКИЙ ПОРТ»	Сух	452,7	281,6	62,2	320,6	203,9	63,6	23,2	26,7	115	0			108,9	51	46,9
	Налив	45,9	57,2	124,7	45,9	52,1	113,6								5,1	
	Всего	498,6	338,8	67,9	366,5	256	69,8	23,2	26,7	115	0			108,9	56,1	51,5
АО «АСТРАХАНСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ»	Сух	108,1	176,2	162,9	108,1	156,1	144,3		20,1							
	Налив	64,8	75,1	115,9	64,8	75,1	115,9									
	Всего	173	251,3	145,3	173	231,2	133,7		20,1							
АО ГК «АРМАДА»	Сух	132,8	94	70,8	120,7	51,9	43	7	42,1		0,2			4,8	0	0,5
	Налив	15	68,9		15	68,3			0,6							
	Всего	147,7	162,9	110,3	135,6	120,2	88,6	7	42,7		0,2			4,8	0	0,5
ООО ПКФ «ВОЛГА-ПОРТ»	Сух	57,4	78,2	136,2	57,4	78,2	136,2									
	Налив															
	Всего	57,4	78,2	136,2	57,4	78,2	136,2									
ООО «АЛЬФА-ПОРТ»	Сух	212	249,5	117,7	188,9	183,1	96,9	23	64,8	281,7	0,1	1,6				
	Налив															
	Всего	212	249,5	117,7	188,9	183,1	96,9	23	64,8	281,7	0,1	1,6				
ООО «АСТРАХАНСКИЙ ЮЖНЫЙ ПОРТ»	Сух	52,8	81,2	153,8	36,7	73,8	201,1							16,1	7,4	46
	Налив															
	Всего	52,8	81,2	153,8	36,7	73,8	201,1							16,1	7,4	46
ООО «ПОРТ «ЗЮЙД-ВЕСТ»	Сух	102,4	110,4	107,8	102,3	110,4	107,9	0,1								
	Налив		24,4			24,4										
	Всего	102,4	134,8	131,6	102,3	134,8	131,8	0,1								
ООО ПКФ «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ГРУЗОВОЙ ПОРТ»	Сух	294,8	255,3	86,6	222,6	198,6	89,2	9,6	27,4	285,1				62,6	29,4	46,9
	Налив															
	Всего	294,8	255,3	86,6	222,6	198,6	89,2	9,6	27,4	285,1				62,6	29,4	46,9
ООО ПФ «ВТС-ПОРТ»	Сух	138,6	160,1	115,6	51,4	55,4	107,8	87,2	104,8	120,1						
	Налив															
	Всего	138,6	160,1	115,6	51,4	55,4	107,8	87,2	104,8	120,1						
ООО СК «СТРЕЛЦКОЕ»	Сух	45,4	98,4	216,7	45,4	98,4	216,7									
	Налив	26,2	203,1		26,2	203,1										
	Всего	71,6	301,5		71,6	301,5										
ООО «АСТРАХАНСКИЙ ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛ»	Сух	85,2	85,3	100,1	85,2	85,3	100,1									
	Налив															
	Всего	85,2	85,3	100,1	85,2	85,3	100,1									
ООО «ЛУКОЙЛ-НИЖНЕВОЛЖСКНЕФТЬ»	Сух	99,5	100,3	100,8										99,5	100,3	100,8
	Налив															
	Всего	99,5	100,3	100,8										99,5	100,3	100,8
ИТОГО ПОРТ АСТРАХАНЬ	Сух	1781,7	1770,5	99,4	1339,3	1295	96,7	150,1	285,8	190,4	0,4	1,6		291,9	188,1	64,4
	Налив	151,9	428,7	282,3	151,9	423,1	278,6		0,6						5,1	
	Всего	1933,5	2199,2	113,7	1491,2	1718,1	115,2	150,1	286,4	190,8	0,4	1,6		291,9	193,2	66,2
ПОРТ ОЛЯ																
АО «МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ ОЛЯ»	Сух	423,2	531,7	125,6	400,7	505,5	126,2	20,6	26,2	127,2				2		
	Налив															
	Всего	423,2	531,7	125,6	400,7	505,5	126,2	20,6	26,2	127,2				2		
ИТОГО ПОРТ ОЛЯ	Сух	423,2	531,7	125,6	400,7	505,5	126,2	20,6	26,2	127,2				2		
	Налив															
	Всего	423,2	531,7	125,6	400,7	505,5	126,2	20,6	26,2	127,2				2		
ПОРТ МАХАЧКАЛА																
ООО «ПОРТ-ПЕТРОВСК»	Сух		112,1			109,6									2,5	
	Налив															
	Всего		112,1			109,6									2,5	
АО «ММТП»	Сух	469,8	373,1	79,4	429,4	240,8	56,1	39,6	132,2					0,9		
	Налив	2002,1	4182,8	208,9		17,9				2002,1	4164,8	208				
	Всего	2471,9	4555,8	184,3	429,4	258,8	60,3	39,6	132,2	2002,1	4164,8	208		0,9	2,5	295,1
ИТОГО ПОРТ МАХАЧКАЛА	Сух	469,8	485,2	103,3	429,4	350,4	81,6	39,6	132,2					0,9	2,5	295,1
	Налив	2002,1	4182,8	208,9		17,9				2002,1	4164,8	208				
	Всего	2471,9	4667,9	188,8	429,4	368,3	85,8	39,6	132,2	2002,1	4164,8	208		0,9	2,5	295,1
ИТОГО КАСПИЙСКИЙ БАСЕЙН	Сух	2674,7	2787,3	104,2	2169,3	2150,9	99,2	210,3	444,2	211,2	0,4	1,6		294,8	190,6	64,7
	Налив	2154	4611,5	214,1	151,9	441	290,4		0,6						5,1	
	Всего	4828,7	7398,8	153,2	2321,2	2591,9	111,7	210,3	444,8	211,5	2002,5	4166,4	208,1	294,8	195,7	66,4
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ БАСЕЙН																
ПОРТ ВЛАДИВОСТОК																
ПАО «ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»	Сух	10049,4	11122,3	110,7	6357,8	6741,7	106	2378,9	3066,5	128,9	180,4	171,2	94,9	1132,3	1142,9	100,9
	Налив	375,7	395,9	105,4										375,7	395,9	105,4
	Всего	10425,1	11518,2	110,5	6357,8	6741,7	106	2378,9	3066,5	128,9	180,4	171,2	94,9	1508	1538,8	102
ООО «СТРАЖА»	Сух	42,5	39,2	92,2										42,5	39,2	92,2
	Налив				</											

СТАТИСТИКА

БАССЕЙН / ПОРТ / ОПЕРАТОР МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА	ВИД	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
		2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%
ООО КОМПАНИЯ «АТТИС ЭНТЕРПРАЙС»	Сух	1741,4	1437,6	82,6	1741,4	1437,6	82,6									
	Налив															
	Всего	1741,4	1437,6	82,6	1741,4	1437,6	82,6									
ООО «ПОРТ ЛИВАДИЯ»	Сух	391,3	287,3	73,4	389,2	287,3	73,8							2,2		
	Налив															
	Всего	391,3	287,3	73,4	389,2	287,3	73,8							2,2		
ООО «ТРАНСБАНКЕР-ПРИМОРЬЕ»	Сух															
	Налив	160,6	125,8	78,3										160,6	125,8	78,3
	Всего	160,6	125,8	78,3										160,6	125,8	78,3
АО «НАХОДКИНСКИЙ МОРСКОЙ РЫБНЫЙ ПОРТ»	Сух	768,3	804,5	104,7	646,3	689,6	106,7	68,3	62,4	91,4	0,1			53,7	52,5	97,7
	Налив															
	Всего	768,3	804,5	104,7	646,3	689,6	106,7	68,3	62,4	91,4	0,1			53,7	52,5	97,7
ООО «ГЕОМАР»	Сух	269,3	279	103,6	269,3	279	103,6									
	Налив															
	Всего	269,3	279	103,6	269,3	279	103,6									
ООО «РН-МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ НАХОДКА»	Сух															
	Налив	5555,3	5700,3	102,6	3369,2	3546,5	105,3							2186,2	2153,8	98,5
	Всего	5555,3	5700,3	102,6	3369,2	3546,5	105,3							2186,2	2153,8	98,5
ИТОГО ПОРТ НАХОДКА	Сух	18390,8	19583,6	106,5	18123,7	18866,7	104,1	184,9	461	249,3	0,1	0	5,6	82	255,9	96,9
	Налив	5899,6	5998,1	101,7	3369,2	3546,5	105,3							2530,5	2451,6	96,9
	Всего	24290,4	25581,7	105,3	21492,9	22413,2	104,3	184,9	461	249,3	0,1	0	5,6	2612,5	2707,5	103,6
ПОРТ ВОСТОЧНЫЙ																
АО «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ»	Сух	24211,6	25573,8	105,6	24211,6	25573,8	105,6									
	Налив															
	Всего	24211,6	25573,8	105,6	24211,6	25573,8	105,6									
ООО «ВОСТОЧНО-УРАЛЬСКИЙ ТЕРМИНАЛ»	Сух	4342,5	4555,9	104,9	4342,5	4555,9	104,9									
	Налив															
	Всего	4342,5	4555,9	104,9	4342,5	4555,9	104,9									
ООО «ВОСТОЧНАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ»	Сух	6434,6	6131,1	95,3	3619,1	3207	88,6	1709,6	1674,1	97,9	679,1	748,4	110,2	426,8	501,5	117,5
	Налив															
	Всего	6434,6	6131,1	95,3	3619,1	3207	88,6	1709,6	1674,1	97,9	679,1	748,4	110,2	426,8	501,5	117,5
ООО «ВОСТОЧНЫЙ ЛЕСНОЙ ПОРТ»	Сух	553,8	444,7	80,3	553,8	444,2	80,2									0,5
	Налив															
	Всего	553,8	444,7	80,3	553,8	444,2	80,2									0,5
ООО «СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ «МАЛЫЙ ПОРТ»	Сух	2471,2	2749,5	111,3	2471,2	2749,5	111,3									
	Налив															
	Всего	2471,2	2749,5	111,3	2471,2	2749,5	111,3									
ООО «ВОСТОЧНЫЙ НЕФТЕХИМИЧЕСКИЙ ТЕРМИНАЛ»	Сух															
	Налив	831,6	839,4	100,9	831,5	839,4	100,9									0,1
	Всего	831,6	839,4	100,9	831,5	839,4	100,9									0,1
ООО «ТРАНСНЕФТЬ-ПОРТ КОЗЬМИНО»	Сух															
	Налив	30386,2	33186,4	109,2	30386,2	33186,4	109,2									
	Всего	30386,2	33186,4	109,2	30386,2	33186,4	109,2									
ИТОГОПОРТ ВОСТОЧНЫЙ	Сух	38027,8	39514,3	103,9	35198,2	36530,4	103,8	1709,6	1674,1	97,9	679,1	748,4	110,2	440,8	561,4	127,4
	Налив	31217,8	34025,8	109	31217,7	34025,8	109							0,1		
	Всего	69245,6	73540,1	106,2	66415,9	70556,2	106,2	1709,6	1674,1	97,9	679,1	748,4	110,2	440,9	561,4	127,3
ПОРТ ВАНИНО																
ОАО «ВАНИНСКИЙ МТП»	Сух	6935,3	8288,2	119,5	4628	5822,8	125,8	981,7	991,6	101				1325,6	1473,8	111,2
	Налив															
	Всего	6935,3	8288,2	119,5	4628	5822,8	125,8	981,7	991,6	101				1325,6	1473,8	111,2
ООО «ТРАНСБАНКЕР-ВАНИНО»	Сух															
	Налив	2322,2	2395,1	103,1	1692,7	1923,9	113,7							629,5	471,2	74,9
	Всего	2322,2	2395,1	103,1	1692,7	1923,9	113,7							629,5	471,2	74,9
АО «ДАЛЬТРАНСГОЛЬ»	Сух	20000,5	20557,8	102,8	20000,5	20557,8	102,8									
	Налив															
	Всего	20000,5	20557,8	102,8	20000,5	20557,8	102,8									
ЗАО «ФОРИСТ-СТАРМА»	Сух	235,6	202,2	85,8	234,8	202,2	86,1									0,8
	Налив	3	1,4	46,7										3	1,4	46,7
	Всего	238,6	203,6	85,3	234,8	202,2	86,1							3,8	1,4	36,8
ИТОГО ПОРТ ВАНИНО	Сух	27171,4	29048,3	106,9	24863,3	26582,8	106,9	981,7	991,6	101				1326,4	1473,8	111,1
	Налив	2325,2	2396,5	103,1	1692,7	1923,9	113,7							632,5	472,6	74,7
	Всего	29496,6	31444,8	106,6	26556	28506,7	107,3	981,7	991,6	101				1958,9	1946,4	99,4
ПОРТ СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ																
ООО «КОМПАНИЯ РЕМСТАЛЬ»	Сух	80,8	123,2	152,4	80,8	123,2	152,4									
	Налив															
	Всего	80,8	123,2	152,4	80,8	123,2	152,4									
ЗАО «ПРОСТОР ДВ»	Сух	13,8	14,4	103,8	6,9	2,9	42,2	2	6					5	5,4	109,8
	Налив															
	Всего	13,8	14,4	103,8	6,9	2,9	42,2	2	6					5	5,4	109,8
АО «ННК-ГАВАНЬБАНКЕР»	Сух															
	Налив	96,9	80,8	83,4										96,9	80,8	83,4
	Всего	96,9	80,8	83,4										96,9	80,8	83,4
ООО «НОРД +»	Сух	37,8	35,1	92,9	37,8	35,1	92,9									
	Налив															
	Всего	37,8	35,1	92,9	37,8	35,1	92,9									
ООО «БУНКЕР-ПОРТ»	Сух	154,8	117,6	76	154,8	117,6	76									
	Налив															
	Всего	154,8	117,6	76	154,8	117,6	76									
ООО «ТЕРМИНАЛ-СОВГАВАНЬ»	Сух	216	177	81,9	179,7	147,1	81,8							36,3	27	74,3
	Налив															
	Всего	216	177	81,9	179,7	147,1	81,8							36,3	27	74,3
ИТОГОПОРТ СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ	Сух	503,2	467,2	92,8	460	425,8	92,6	2	8,9					41,3	32,4	78,6
	Налив	96,9	80,8	83,4										96,9	80,8	83,4
	Всего	600,2	548	91,3	460	425,8	92,6	2	8,9					138,2	113,3	82
ПОРТ НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ																
ОАО «НИКОЛАЕВСКИЙ-НА-АМУРЕ МОРСКОЙ ПОРТ»	Сух	19,1	65,7		2,3	11,8		3,3	5,4	163,6				13,5	48,5	
	Налив															
	Всего	19,1	65,7		2,3	11,8		3,3	5,4	163,6				13,5	48,5	
ИТОГО ПОРТ НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ	Сух	20,4	65,7		2,3	11,8		3,3	5,4	163,6				14,8	48,5	
	Налив															
	Всего	20,4	65,7		2,3	11,8		3,3	5,4	163,6				14,8	48,5	

СТАТИСТИКА

БАССЕЙН / ПОРТ / ОПЕРАТОР МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА	ВИД	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
		2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%	2018	2019	2019/ 2018,%
ПОРТ КОРСАКОВ																
АО «КМТП»	Сух	1417,9	1634,7	115,3	84,3	75,7	89,7	44,6	53,8	120,6				1289	1505,2	116,8
	Налив															
Всего		1417,9	1634,7	115,3	84,3	75,7	89,7	44,6	53,8	120,6				1289	1505,2	116,8
ООО «РН-ВОСТОКНЕФТЕПРОДУКТ» П. КОРСАКОВ	Сух															
	Налив	303	93,4	30,8										303	93,4	30,8
Всего		303	93,4	30,8										303	93,4	30,8
ИТОГО ПОРТ КОРСАКОВ	Сух	1471,5	1669,5	113,5	96,3	86,7	90	53,2	62	116,6				1321,9	1520,8	115
Налив		303,3	93,4	30,8										303,3	93,4	30,8
Всего		1774,8	1762,9	99,3	96,3	86,7	90	53,2	62	116,6				1625,3	1614,2	99,3
ПОРТ НЕВЕЛЬСК																
МУП «ЮЖНО-КУРИЛЬСКИЙ ДОКЕР»	Сух	34,3	27,8	81										34,3	27,8	81
	Налив															
Всего		34,3	27,8	81										34,3	27,8	81
АО «ГИДРОСТРОЙ»	Сух	111	77,3	69,6										111	77,3	69,6
	Налив	12,3	13,2	107,3										12,3	13,2	107,3
Всего		123,3	90,5	73,4										123,3	90,5	73,4
ФИЛИАЛ «КРАБОЗАВОДСК» ЗАО «КУРИЛЬСКИЙ РЫБАК»	Сух	79,7	71,9	90,2										79,7	71,9	90,2
	Налив	0,9	1,5	178,9										0,9	1,5	178,9
Всего		80,6	73,5	91,1										80,6	73,5	91,1
ООО «НЕВЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»	Сух	1567,4	1860,6	118,7	1418,1	1786,1	125,9							149,3	74,5	49,9
	Налив															
Всего		1567,4	1860,6	118,7	1418,1	1786,1	125,9							149,3	74,5	49,9
ИТОГО ПОРТ НЕВЕЛЬСК	Сух	1792,4	2037,6	113,7	1418,1	1786,1	125,9							374,3	251,5	67,2
Налив		13,2	14,7	112										13,2	14,7	112
Всего		1805,6	2052,3	113,7	1418,1	1786,1	125,9							387,5	266,3	68,7
ПОРТ ШАХТЕРСК																
ООО «УГОЛЬНЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ ШАХТЕРСК»	Сух	7022	8776,4	125	6971,7	8766,6	125,7							50,3	9,9	19,6
	Налив															
Всего		7022	8776,4	125	6971,7	8766,6	125,7							50,3	9,9	19,6
ООО «ПОРТ УГЛЕГОРСКИЙ»	Сух	881,9	343,3	38,9	827,6	293,3	35,4							54,3	50	92,1
	Налив															
Всего		881,9	343,3	38,9	827,6	293,3	35,4							54,3	50	92,1
ООО «АЛЕКСАНДРОВСК-САХАЛИНСКИЙ МП» П. БОШНЯКОВО	Сух	852,8	949,6	111,3	852,8	938,3	110									11,3
	Налив															
Всего		852,8	949,6	111,3	852,8	938,3	110									11,3
ИТОГО ПОРТ ШАХТЕРСК	Сух	8756,7	10069,3	115	8652,1	9998,2	115,6							104,6	71,1	68
Налив																
Всего		8756,7	10069,3	115	8652,1	9998,2	115,6							104,6	71,1	68
ПОРТ МОСКАЛЬВО																
ООО «САХАЛИН-ШЕЛЬФ-СЕРВИС»	Сух	18,9	9,4	49,6	10,8	6,8	63,1							8,1	2,5	31,4
	Налив															
Всего		18,9	9,4	49,6	10,8	6,8	63,1							8,1	2,5	31,4
ИТОГО ПОРТ МОСКАЛЬВО	Сух	18,9	9,4	49,6	10,8	6,8	63,1							8,1	2,5	31,4
Налив																
Всего		18,9	9,4	49,6	10,8	6,8	63,1							8,1	2,5	31,4
ПОРТ ХОЛМСК																
ПАО «ХОЛМСКИЙ МТП»	Сух	109,1	16	14,7	23,4	5,9	25,3	0,8	0,5	58,7				84,9	9,6	11,3
	Налив															
Всего		109,1	16	14,7	23,4	5,9	25,3	0,8	0,5	58,7				84,9	9,6	11,3
ООО «ТРАНСБЕНКЕР-ХОЛМСК»	Сух															
	Налив	71,1	78,5	110,4										71,1	78,5	110,4
Всего		71,1	78,5	110,4										71,1	78,5	110,4
СП ООО «САХАЛИН-ШЕЛЬФ-СЕРВИС»	Сух	148,2	150,8	101,8				20,4	17,9	87,9	0	0	31,3	127,8	132,9	104
	Налив	60,3	53,7	89				26,5	21	79,4				33,9	32,7	96,6
Всего		208,6	204,6	98,1				46,8	38,9	83	0	0	31,3	161,7	165,6	102,5
ОАО «САХАЛИНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО»	Сух	940,7	1182,1	125,7										940,7	1182,1	125,7
	Налив															
Всего		940,7	1182,1	125,7										940,7	1182,1	125,7
ИТОГО ПОРТ ХОЛМСК	Сух	1198	1348,9	112,6	23,4	5,9	25,3	21,2	18,4	86,8	0	0	31,3	1153,4	1324,6	114,8
Налив		131,5	132,2	100,6				26,5	21	79,4				105	111,2	105,9
Всего		1329,5	1481,2	111,4	23,4	5,9	25,3	47,6	39,4	82,6	0	0	31,3	1258,4	1435,8	114,1
ПОРТ ПРИГОРОДНОЕ																
«САХАЛИН ЭНЕРДЖИ ИНВЕСТМЕНТ КОМПАНИ ЛТД»	Сух															
	Налив	17034,8	16049	94,2	17034,8	16049	94,2									
Всего		17034,8	16049	94,2	17034,8	16049	94,2									
ИТОГО ПОРТ ПРИГОРОДНОЕ	Сух															
Налив	17034,8	16049	94,2	17034,8	16049	94,2										
Всего		17034,8	16049	94,2	17034,8	16049	94,2									
ПОРТ МАГАДАН																
ПАО «МАГАДАНСКИЙ МТП»	Сух	1004,6	1110,5	110,5	16,8	20,3	120,2	28,5	25,6	89,9				959,2	1064,6	111
	Налив															
Всего		1004,6	1110,5	110,5	16,8	20,3	120,2	28,5	25,6	89,9				959,2	1064,6	111
ООО «МАГАДАННЕФТО»	Сух															
	Налив	226,3	296	130,8										226,3	296	130,8
Всего		226,3	296	130,8										226,3	296	130,8
ООО «ТОСМАР»	Сух															
	Налив	176,7	164,6	93,2										176,7	164,6	93,2
Всего		176,7	164,6	93,2										176,7	164,6	93,2
ИТОГО ПОРТ МАГАДАН	Сух	1004,6	1110,5	110,5	16,8	20,3	120,2	28,5	25,6	89,9				959,2	1064,6	111
Налив		403	460,6	114,3										403	460,6	114,3
Всего		1407,6	1571,1	111,6	16,8	20,3	120,2	28,5	25,6	89,9				1362,2	1525,2	112
ПОРТ ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ																
ОАО «ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ МТП»	Сух	990	1020,8	103,1	136,7	94,1	68,8	2,5	2,9	116,9				850,7	923,8	108,6
	Налив															
Всего		990	1020,8	103,1	136,7	94,1	68,8	2,5	2,9	116,9				850,7	923,8	108,6
АО «СК «АВАЧА»	Сух	325,9	366,3	112,4	19,5	27,5	141	0,1						306,3	338,8	110,6
	Налив															
Всего		325,9	366,3	112,4	19,5	27,5	141	0,1						306,3	338,8	110,6
ООО «ТЕРМИНАЛ «СЕРОГЛАЗКА»	Сух	70,1	129,9	185,3										70,1	129,9	185,3
	Налив															
Всего		70,1	129,9	185,3										70,1	129,9	185,3
АО «ННК-КАМЧАТНЕФТЕПРОДУКТ»	Сух															
	Налив	227,1	234,8	103,4										227,1	234,8	103,4
Всего		227,1	234,8	103,4										227,1	234,8	103,4
ПАО «КАМЧАТСКЭНЕРГО»	Сух															

СТАТИСТИКА

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ В НАПРАВЛЕНИИ МОРСКИХ ПОРТОВ БАЛТИИ И УКРАИНЫ ЗА 2019 ГОД, ТЫС. ТОНН

ПОРТЫ	ГОД	ВСЕГО ГРУЗОВ	СУХОГРУЗЫ	РУДА	УГОЛЬ, КОКС	МИН. УДОБРЕНИЯ	ЗЕРНО	ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	НАЛИВНЫЕ	ПРОЧИЕ ГРУЗЫ
ВСЕГО ПО ПОРТАМ БАЛТИИ	2018	39841,9	37424,1	2808,3	17503,9	8244,8	2344,5	1968,3	3,4	2417,8	4550,9
	2019	35683,6	34395,8	3070,8	15460,7	8537,8	1064,2	962,6	4,2	1287,8	5295,5
	%	89,6	91,9	109,3	88,3	103,6	45,4	48,9	123,1	53,3	116,4
ЛАТВИЯ	2018	28075,8	27212,2	1217,9	17135,8	2461,8	2268,4	1034,9	1,7	863,6	3091,6
	2019	24881,8	23968,2	1147,7	15449,5	2096,5	945,4	859,9	3,0	913,5	3466,3
	%	88,6	88,1	94,2	90,2	85,2	41,7	83,1	170,4	105,8	112,1
ВЕНТСПИЛС	2018	6805,9	6644,5	341,4	4142,2	433,0	279,9	466,3		161,4	981,8
	2019	7406,0	6918,4	88,5	4739,0	436,8	146,3	367,5		487,7	1140,3
	%	108,8	104,1	25,9	114,4	100,9	52,2	78,8		302,1	116,1
РИГА	2018	16805,3	16754,2	849,6	12746,3	1876,0	341,8	525,5	1,6	51,1	413,5
	2019	13393,0	13377,3	1043,5	9741,5	1657,7	50,5	464,1	2,8	15,7	417,1
	%	79,7	79,8	122,8	76,4	88,4	14,8	88,3	181,7	30,7	100,9
ЛИЕПАЯ	2018	3068,2	3018,1	26,8	247,4	3,4	1410,6	20,1	0,0	50,1	1309,8
	2019	3132,8	3085,2	15,6	969,0		405,9	1,9		47,6	1692,8
	%	102,1	102,2	58,2	391,7		28,8	9,5		94,9	129,2
ЗИЕМЕЛЬБЛАЗМА	2018	530,7	515,0	0,1		149,5	203,7	17,6	0,2	15,7	144,0
	2019	394,3	377,9			1,9	284,4	12,5	0,1	16,4	78,9
	%	74,3	73,4			1,3	139,6	70,9	83,3	104,5	54,8
МАНГАЛИ	2018	865,6	280,3			0,0	32,4	5,4		585,3	242,5
	2019	555,7	209,5			0,0	58,3	14,0		346,2	137,2
	%	64,2	74,8			360,0	180,1	257,7		59,1	56,6
ЛИТВА	2018	4918,7	3769,6	1590,4	368,1	460,9	76,0	931,2	0,1	1149,1	343,0
	2019	2994,9	2810,1	1891,3	11,2	357,8	118,6	101,9	0,1	184,8	329,1
	%	60,9	74,5	118,9	3,0	77,6	156,1	10,9	172,2	16,1	96,0
КЛАЙПЕДА	2018	4918,7	3769,6	1590,4	368,1	460,9	76,0	931,2	0,1	1149,1	343,0
	2019	2994,9	2810,1	1891,3	11,2	357,8	118,6	101,9	0,1	184,8	329,1
	%	60,9	74,5	118,9	3,0	77,6	156,1	10,9	172,2	16,1	96,0
ЭСТОНИЯ	2018	6847,5	6442,3	0,1		5322,0	0,1	2,2	1,6	405,1	1116,4
	2019	7806,9	7617,4	31,9		6083,4	0,1	0,8	1,1	189,5	1500,1
	%	114,0	118,2	62533,3		114,3	95,6	35,3	70,4	46,8	134,4
МУГА	2018	2787,7	2568,1	0,1		2320,9	0,1	1,8	1,3	219,6	243,9
	2019	2606,1	2582,5	31,9		2287,7	0,1	0,8	1,1	23,6	260,9
	%	93,5	100,6	62533,3		98,6	95,0	42,8	86,6	10,8	107,0
МААРДУ	2018	58,2	58,2					0,0	0,0	0,0	58,2
	2019	48,8	48,8							0,1	48,8
	%	83,9	83,8							224,1	83,8
СИЛЛАМЯЭ	2018	3676,9	3635,3			2989,4				41,6	646,0
	2019	4823,6	4793,0			3794,4				30,6	998,6
	%	131,2	131,8			126,9				73,6	154,6
ПАЛДИСКИ	2018	322,9	179,0			11,7	0,0	0,4	0,3	143,9	166,6
	2019	328,4	193,2			1,4	0,0			135,2	191,8
	%	101,7	107,9			11,8	100,0			93,9	115,1
ЮЛЕМИСТЕ	2018	1,7	1,7								1,7
	2019	0,0	0,0								0,0
	%	0,1	0,1								0,1
ВСЕГО ПО ПОРТАМ УКРАИНЫ	2018	6056,4	5824,1	2096,1	2935,8	139,3	1,8	190,3		232,3	460,7
	2019	5283,7	5190,6	4571,5		31,5		24,9		93,1	562,7
	%	87,2	89,1	218,1		22,6		13,1		40,1	122,1
ЧЕРНОМОРСК	2018	449,1	449,1								449,1
	2019	555,0	555,0								555,0
	%	123,6	123,6								123,6
ОДЕССА	2018	242,7	21,4		9,3		1,8			221,3	10,3
	2019	14,7	4,7							10,1	4,7
	%	6,1	21,8							4,6	45,5
ЮЖНЫЙ	2018	3325,4	3325,4	2006,5	1129,4			189,5			
	2019	4345,5	4345,5	4322,7				22,8			
	%	130,7	130,7	215,4				12,0			
НИКОЛАЕВ	2018	151,5	151,5		142,8	7,4					1,4
	2019	3,0	3,0								3,0
	%	2,0	2,0								219,5
МАРИУПОЛЬ	2018	100,9	100,9		100,9						
	2019										
	%										
БЕРДЯНСК	2018	2,9	2,9		2,9						
	2019										
	%										
РЕНИ	2018	541,2	533,9	89,6	425,4	18,0		0,9		7,3	
	2019	349,8	270,4	248,7		19,5		2,2		79,4	
	%	64,6	50,6	277,7		107,8		247,8		1088,5	
ИЗМАИЛ	2018	1234,3	1234,3		1120,5	113,9					
	2019	12,1	12,1			12,1					
	%	1,0	1,0			10,6					
ПРОЧИЕ	2018	8,3	4,6		4,6					3,6	
	2019	3,7								3,7	
	%	44,3								100,7	

ПЕРЕВАЛКА РОССИЙСКИХ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ФИНЛЯНДИИ ЗА 2019 ГОД, ТЫС. ТОНН

ПОРТЫ	ГОД	ВСЕГО ГРУЗОВ	СУХОГРУЗЫ	РУДА	УГОЛЬ	МИН. УДОБРЕНИЯ	ЗЕРНО	ПРОЧИЕ ГРУЗЫ	НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ
ВСЕГО ПО ПОРТАМ ФИНЛЯНДИИ	2018	5953,0	5 953,0	3 812,0	651,0	1 266,0		222,0	
	2019	4986,0	4 940,0	2 340,0	952,0	1 340,0		298,0	46,0
	%	83,8	83,0	61,4	146,2	105,8		500,0	134,2
ЛОВИЙСА	2018	17,0	17,0		15,0			2,0	
	2019	209,0	209,0		199,0			10,0	
	%	1229,4	1229,4		1326,7			500,0	
ТАХКОЛУОТО	2018	636,0	636,0		636,0				
	2019	379,0	379,0		379,0				
	%	59,6	59,6		63,5				
ЮКСПИХЛАЯ	2018	3812,0	3 812,0	3812,0					
	2019	2491,0	2 491,0	2321,0	170,0				
	%	65,3	65,3	60,9					
КОТКА	2018	1428,0	1 428,0			1266,0		162,0	
	2019	1667,0	1 621,0			1340,0		281,0	46,0
	%	116,7	113,5			105,8		173,5	
ХАМИНА	2018	60,0	60,0					60,0	
	2019	30,0	30,0	19,0				11,0	
	%	50,0	50,0					18,3	
ПРОЧИЕ ПОРТЫ	2018								
	2019	210,0	210,0		204,0			6,0	
	%								

ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 2019 ГОД, ТЫС. Т

27-28 МАЯ 2020
СЕВАСТОПОЛЬ, РОССИЯ



VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ БИЗНЕС-ФОРУМ СИМБФ



**II СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ
МОРСКОЙ САЛОН
СВМС 2020**



+7 (978) **888-78-19**

+7 (978) **525-25-55**

simbf@inbox.ru / www.simbf.ru



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

ДИРЕКТОР ПО МАРКЕТИНГУ И PR:

Кирилл Болтаев

ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ:

Марина Титова

РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА:

Светлана Честнова

ВЕРСТКА:

Александр Антошкин

ДИЗАЙН МАКЕТ:

Студия Chaykadesign

СОБСТВЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ:

Артур Киреев, моб. 8-921-092-77-35

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):

П3796 – полугодие

ПОДПИСКА-2021: ОСТАВАЙТЕСЬ С НАМИ!

Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15, к.2
Тел./факс редакции: (495) 366-62-55, 366-62-66. Тел. 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» (Роспечать):

- 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» (Роспечать):

- 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» (Роспечать):

- полугодие – 70550

- год – 71679

Подписной индекс в каталоге «Пресса России»:

- полугодие – 42221

- год – 42250