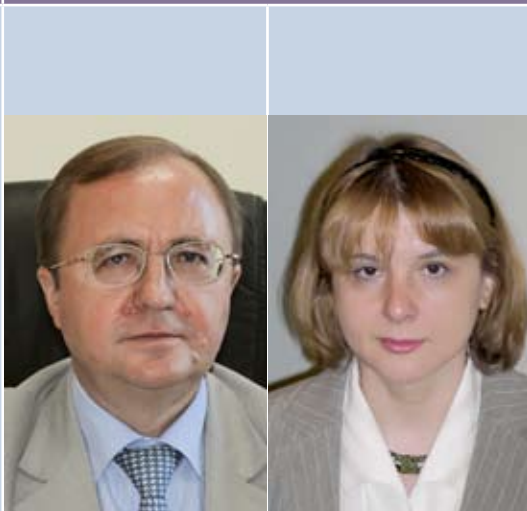


РОССИЙСКИЕ ГРУЗЫ – РОССИЙСКИМ ПОРТАМ

О проблемах переключения российских внешнеторговых грузов с портов сопредельных стран на отечественные порты



С.И. БУЯНОВ, К.Э.Н., ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «ЦНИИМФ»;
Л.Н. БУЯНОВА, Д.Э.Н., ВЕДУЩИЙ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК АО «ЦНИИМФ»

ЗАДАЧА ПО ПЕРЕКЛЮЧЕНИЮ ЧАСТИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОПОТОКОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С ПОРТОВ СТРАН БАЛТИИ, УКРАИНЫ И ФИНЛЯНДИИ НА ПОРТЫ РФ БЫЛА КОНКРЕТИЗИРОВАНА В 2012 ГОДУ В «СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ ДО 2030 ГОДА». В СООТВЕТСТВИИ С ДАННЫМ ДОКУМЕНТОМ ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ СОПРЕДЕЛЬНЫХ СТРАН В ОБЪЕМЕ ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ К 2030 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ СНИЗИТЬ ДО 4% (КОНСЕРВАТИВНЫЙ ВАРИАНТ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ). С МОМЕНТА ПРИНЯТИЯ СТРАТЕГИИ ПРОШЛО ПЯТЬ ЛЕТ, И СЕЙЧАС ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ЭТИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ СОПРЕДЕЛЬНЫХ СТРАН СОСТАВЛЯЕТ 6,8%, ХОТЯ ПОСТЕПЕННО СНИЖАТЬСЯ ОН НАЧАЛ ГОРАЗДО РАНЬШЕ, КОГДА СООТНОШЕНИЕ ДОЛЕЙ ПЕРЕВАЛКИ ЧЕРЕЗ СОПРЕДЕЛЬНЫЕ ПОРТЫ И ПОРТЫ РОССИИ СОСТАВЛЯЛО 50/50, А РОССИЙСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ТОЛЬКО-ТОЛЬКО ОБОЗНАЧИЛО СТРАТЕГИЧЕСКУЮ ЦЕЛЬ.

Анализируя данные объемов перевалки российских внешнеторговых грузов за 2011-2016 годы (см. таблицы 1-2, рисунки 1-3), можно сделать следующие выводы:

- при ежегодном увеличении объемов перевалки грузов через порты России происходит устойчивое снижение объемов перевалки российских внешнеторговых грузов через порты сопредельных стран;
- доля портов сопредельных стран в объеме перевалки внешнеторговых грузов России в 2016 году уменьшилась в 2,5 раза по сравнению с 2011 годом;
- объем перевалки внешнеторговых грузов через порты сопредельных стран в 2016 году снизился по сравнению с 2011 годом на 56,7 млн тонн (-45,4%), при этом объем перевалки сухих грузов снизился на 38,4%, а наливных – на 75,8%;
- через порты сопредельных стран существенно снизились объемы перевалки следующих сухих грузов: руды – на 71,7%; угля – на 32,5%; минеральных удобрений – на 32,6%;

- наибольшую долю в общем объеме грузов, перегружаемых через порты сопредельных стран в 2016 году, составляют следующие грузы: уголь – 39%, наливные – 23%, минеральные удобрения – 16%.

Одним из основных факторов, способствующих достижению вышеперечисленных результатов, стало наращивание мощностей российских морских портов, а в последние годы добавился еще и такой, как ответные меры Российской Федерации на экономические санкции стран Евросоюза.

НАРАЩИВАНИЕ МОЩНОСТЕЙ РОССИЙСКИХ МОРСКИХ ПОРТОВ

В 2011-2016 годах развитие портовой инфраструктуры в рамках подпрограммы «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (на 2010-2020 годы)» проводилось в портах Мурманск, Высоцк, Усть-Луга, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Кавказ, Тамань, Новороссийск, Сочи, Оля, Владивосток, Восточный, Петропавловск-Камчатский.

Реализация программных мероприятий в 2011 году позволила обеспечить увеличение российских портовых мощностей на 29,3 млн тонн и довести их до 792,6 млн тонн в год.

Основные объекты морского транспорта, введенные в эксплуатацию в 2011 году:

- порт Высоцк – реконструкция причалов и дноуглубление акватории и подходного канала для развития угольного комплекса (прирост производственной мощности 4,7 млн тонн);
- порт Новороссийск – прирост производственной мощности 1,13 млн тонн;
- порт Тамань – ввод в эксплуатацию первой очереди зернового терминала мощностью 3,6 млн тонн с выносными морскими причалами и первой очереди перегрузочного комплекса по перевалке нефти, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов мощностью до 10,5 млн тонн;
- порт Усть-Луга – завершение строительства первой очереди комплекса наливных грузов и первой очереди контейнерного терминала (прирост произ-

водственной мощности 11,5 млн тонн);

- порт Туапсе – ввод в эксплуатацию терминала минеральных удобрений (прирост производственной мощности 2,3 млн тонн).

Реализация программных мероприятий в 2012 году позволила обеспечить увеличение портовых мощностей на 72,5 млн тонн. Были введены в эксплуатацию в порту Усть-Луга терминал для отгрузки нефти БТС-2 (ПАО «Транснефть») мощностью 30 млн тонн в год и вторая очередь нефтеналивного терминала в бухте Козьмино (ПАО «Транснефть») мощностью 15 млн тонн в год и другие. Кроме того, завершено строительство морских терминалов для обслуживания пассажиров в морских портах Сочи и Владивосток. На 1 января 2013 года проектные мощности 63 морских портов России с учетом введенных новых мощностей составили 863 млн тонн в год.

В 2013 году прирост портовых мощностей составил 30 млн тонн. Основные объекты, введенные в морских портах в эксплуатацию в 2013 году, следующие:

- порт Усть-Луга – вторая очередь комплекса наливных грузов мощностью 7 млн тонн в год; первая очередь комплекса для отгрузки газового конденсата мощностью 6 млн тонн в год; терминал для отгрузки нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов мощностью 4 млн тонн в год;
- порт Тамань – терминал по перевалке мазута мощностью 4,5 млн тонн в год;
- порт Новороссийск – вторая очередь зернового терминала мощностью 2,5 млн тонн в год;
- порт Калининград – вторая очередь терминального комплекса по глубокой переработке маслосодержащих культур мощностью 2 млн тонн в год.

В 2014 году было введено в строй портовых мощностей на 22,5 млн тонн, в том числе комплекс наливных грузов в порту Усть-Луга, угольный комплекс в порту Высоцк, зерновой и насыпной терминалы в порту Калининград.

В 2015 году прирост производственных мощностей морских портов России составил более 23 млн тонн. Были введены в эксплуатацию первая очередь многофункционального перегрузочного комплекса Бронка, рейдовый перегрузочный комплекс в порту Мурманск, реконструированы причалы в порту Анадырь. Продолжались мероприятия по развитию инфраструктуры в морских портах Мурманск, Сабетта, Калининград, Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Петропавловск-Камчатский, Ванино, Восточный, Новороссийск, Тамань, Темрюк.

В 2016 году пропускная мощность



российских морских портов увеличилась на 32 млн тонн. Значимыми проектами этого года являются: ввод в эксплуатацию второй очереди порта Бронка; запуск выносного терминала «Ворота Арктики» (Новопортовское месторождение нефти) мощностью более 6 млн тонн нефти в год; ввод в эксплуатацию на рейдовом перевалочном комплексе

«Норд» (Мурманская область) танкера-накопителя Umba грузоместимостью около 300 тыс. тонн (танкер осуществляет рейдовую перевалку грузов компании «Газпром нефть», экспортируемых с месторождений Новопортовское и Приразломное) – планируемый грузооборот комплекса составляет около 12 млн тонн в год.

ТАБЛ. 1. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ И СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ, МЛН Т

ВИДЫ ПЕРЕВОЗОК/СТРАНЫ	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Всего грузов	639,5	661,6	674,5	716,9	739,2	769,1
Через порты России	535,6	567,0	589,8	640,3	676,8	721,9
Каботажные	32,1	31,1	36,0	48,5	56,1	71,9
Внешнеторговые	503,5	535,3	553,8	591,8	620,7	650,0
Через порты сопредельных стран	103,9	94,6	84,8	76,6	62,4	47,2
Порты Балтии	69,6	67,3	65,7	62,7	53,3	42,5
Порты Украины	34,2	27,3	19,1	13,9	9,1	4,7
Всего внешнеторговых грузов России	607,4	629,9	638,6	668,4	683,1	697,2
Доля портов сопредельных стран в объеме перевалки внешнеторговых грузов, %	17,1	15,0	13,3	11,5	9,1	6,8

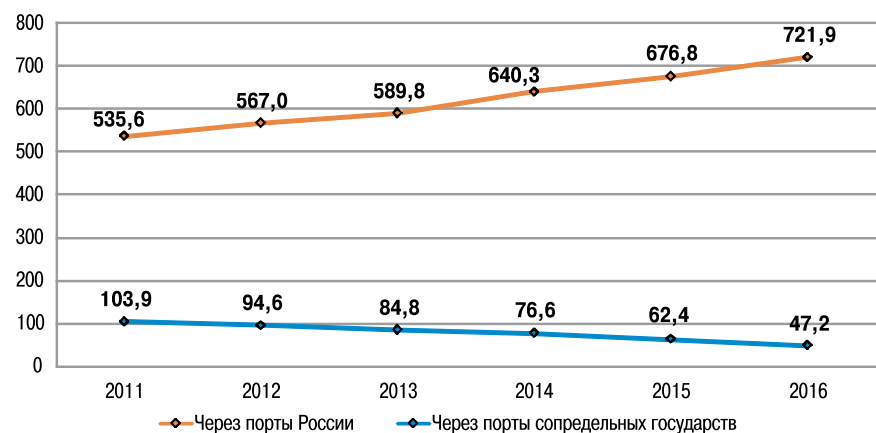


РИС. 1. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ И СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ, МЛН Т

В целом за период с 2011 по 2017 год суммарный прирост производственных мощностей морских портов России составил 209,3 млн тонн, что позволило в совокупности с другими факторами осуществить переключение отдельных грузопотоков с морских портов сопредельных стран на отечественные порты.

Существенное снижение объемов перевалки наливных грузов в портах стран Балтии связано с запуском терминалов в морском порту Усть-Луга. Сегодня через четыре очереди нефтеналивного терминала АО «Усть-Луга Ойл» осуществляется перевалка нефтепродуктов с железнодорожного транспорта на морские танкеры. Суммарная пропускная способность терминала составляет 20 млн тонн темных нефтепродуктов и 10 млн тонн светлых.

Через нефтяной терминал ООО «Невская трубопроводная компания» в Усть-Луге осуществляется перевалка сырой нефти с припортовой нефтебазы ПАО «Транснефть». Терминал является конечной точкой Балтийской трубопроводной системы-2 (БТС-2). Реализация этого проекта позволила переключить часть грузопотоков с порта Приморск на порт Усть-Луга, а освободившиеся мощности трубопровода БТС-1 в При-

морске были перепрофилированы под прокачку нефтепродуктов. С 2015 года компания «Транснефть» осуществляет мероприятия по переключению прокачки дизельного топлива по трубопроводам в порты стран Балтии Рига и Вентспилс на российские Усть-Лугу, Приморск и Новороссийск. Перенаправление нефтепродуктов в порт Приморск будет также продолжено после ввода в эксплуатацию проекта «Север-25».

В порт Усть-Луга из портов Прибалтики перенаправлены и грузопотоки угля – через причалы специализированного угольного комплекса АО «Ростерминалуголь» в 2016 году было перегружено 18 млн тонн угля.

Снижение объемов перевалки минеральных удобрений в портах Прибалтики произошло за счет переключения части грузов на порт Усть-Луга и части – на порт Туапсе (балкерный терминал группы «МХК «ЕвроХим»). В Усть-Луге терминал «Смарт Балк Терминал» компании «ФосАгро», введенный в эксплуатацию в июне 2015 года, позволяет переваливать до 2 млн тонн грузов в год (1,4 млн тонн в 2016 г.). Кроме этого, компания «ФосАгро» в Усть-Луге на мощностях «Европейского серного тер-

минала» (владелец – Александр Жуков) переваливает около 1,5 млн тонн удобрений в год.

Сокращение объемов перевалки угля в латвийском порту Рига объясняется реконструкцией и увеличением мощности угольного терминала в российском порту Высоцк. А одной из причин снижения объемов перевалки руды через порты Украины является частичный перевод российской горно-металлургической компанией «Металлоинвест» этого грузопотока в порт Новороссийск.

Таким образом, реализация поставленной правительством РФ задачи только за последние шесть лет позволила переключить с портов сопредельных стран на российские порты 56,7 млн тонн грузов.

Тем не менее, по итогам 2016 года 47,2 млн тонн российских внешнеторговых грузов было перегружено через порты стран Балтии (42,5 млн тонн) и Украины (4,7 млн тонн). Отсюда следует, что работа по переключению грузопотоков на отечественные морские порты должна быть продолжена.

ЦНИИМФ: АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ГРУЗОПОТОКОВ

Выполненные Центральным научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом морского флота (ЦНИИМФ) аналитические исследования позволили выявить основные проблемы, препятствующие переориентации российского грузопотока, и разработать мероприятия по их устранению¹. Проанализируем эти проблемы.

Недостаток портовых мощностей и

¹ Отчет о выполнении НИР по теме «Проведение исследования по переориентации российского грузопотока из портов сопредельных государств в морские порты России». Инв. №8564 НТБ ЦНИИМФ, 2017. – 669 с.

ТАБЛ. 2. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ ГРУЗОВ, ТЫС. Т

ВИДЫ ГРУЗОВ	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Всего грузов	103 868,0	94 557,0	84 775,4	76 578,9	62 419,7	47 208,1
Сухие грузы	58 977,8	57 303,4	48 606,0	47 232,0	40 945,1	36 361,5
руда	8 627,4	7 054,2	5 284,6	3 981,3	2 393,7	2 443,2
уголь, кокс	27 518,9	28 478,9	24 759,9	23 701,7	21 911,3	18 566,2
мин. удобрения	11 437,9	9 174,4	8 327,1	9 254,5	7 724,7	7 710,1
зерно	1 347,0	2 361,9	563,5	1 068,4	1 027,2	1 026,4
черные металлы	2 626,4	2 743,0	2 576,5	2 812,6	2 565,7	1 980,1
цветные металлы	19,6	7,2	5,4	6,2	4,5	4,5
прочие	7 400,8	7 492,2	7 089,0	6 407,3	5 317,9	4 749,2
Наливные грузы	44 890,2	37 253,6	36 169,3	29 346,8	21 474,6	10 846,6

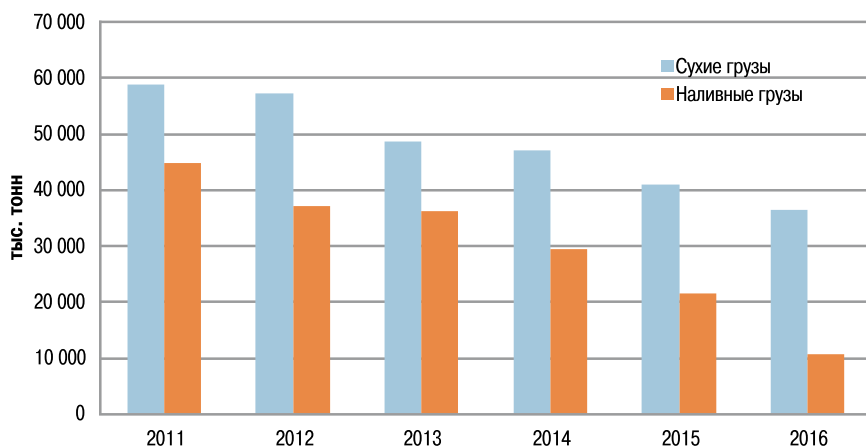


РИС. 2. ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ ПО ВИДАМ ГРУЗОВ



РИС. 3. СТРУКТУРА ОБЪЕМА ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ ЗА 2016 ГОД

отсутствие в российских портах специализированных терминалов для перевалки некоторых видов грузов.

Переключению на отечественные морские порты подлежат следующие грузы: руда (2,4 млн т), уголь (18,6 млн т), минеральные удобрения (7,7 млн т), зерно (1,0 млн т), черные металлы (2,0 млн т), прочие сухие грузы (4,8 млн т), наливные грузы (10,8 млн т). Однако в настоящее время не для всех указанных грузов в российских портах есть свободные производственные мощности.

Руда. В порту Новороссийск универсальный терминал навалочных грузов имеет резерв свободных мощностей 2,7 млн тонн; в порту Тамань планируется строительство нового терминала мощностью 5 млн тонн (ориентировочный срок 2021–2023 гг.).

Уголь. В порту Новороссийск универсальный терминал навалочных грузов имеет резерв свободных мощностей 2,7 млн тонн; в порту Мурманск планируется строительство нового терминала мощностью 18 млн тонн (ориентировочный срок 2019–2021 гг.).

Минеральные удобрения. Следующие порты имеют резервы свободных мощностей: универсальный терминал навалочных грузов в Новороссийске – 2,7 млн тонн; терминал ЗАО «Агросфера» в Мурманске – 1,1 млн тонн; универсальные причалы АО «Морской порт Санкт-Петербург» – 1,8 млн тонн; АО «Балтийский балкерный терминал» в Санкт-Петербурге – 0,9 млн тонн; ООО «Европейский серный терминал» в Усть-Луге – 5,8 млн тонн; ООО «Туапсинский балкерный терминал» в Туапсе – 0,5 млн тонн; планируется строительство нового терминала АО «МХК «ЕвроХим» мощностью 5 млн тонн (не ранее 2020 г.).

Черные металлы. Следующие порты имеют резервы свободных мощностей: универсальный терминал навалочных грузов в Новороссийске – 2,7 млн тонн; планируется строительство нового терминала на территории АО «Новороссийский СРЗ» мощностью 10 млн тонн (не ранее 2019 г.); универсальные причалы АО «Морской порт Санкт-Петербург» – 1,8 млн тонн; терминал ЗАО «Нева-Металл» в Санкт-Петербурге – 0,3 млн тонн; многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2» АО «МТП Усть-Луга» – 4,8 млн тонн.

Нефтепродукты. Следующие порты имеют резервы свободных мощностей: ЗАО «Петербургский нефтяной терминал» – 9,8 млн тонн; планируется строительство нового терминала ООО «Балтийская топливная компания» мощностью 4 млн тонн (ориентировочный срок 2020 г.); терминал АО «Усть-Луга Ойл» – 8,9 млн тонн; терминал АО



«Туапсинский МТП» – 13,0 млн тонн.

Кроме того, отечественные порты испытывают недостаток мощностей для перевалки некоторых видов нефтепродуктов и химических наливных грузов (метанол, кислоты и др.), поставляемых мелкими партиями. Для хранения таких грузов требуются отдельные резервуары, поэтому российские порты не стремятся к перевалке этих грузов в отличие от прибалтийских портов. Полностью отсутствуют мощности для перевалки аммиака. Жидкие минеральные удобрения (карбамидно-аммиачная смесь – КАС) переваливаются только в порту Новороссийск на терминале ОАО «ИПП».

Контейнеры. Значительный запас мощности по контейнерным грузам имеется на всех основных контейнерных терминалах России в Санкт-Петербурге, Усть-Луге, Новороссийске.

Наличие у российских производителей собственных терминалов в портах сопредельных государств.

Некоторые ведущие российские грузовладельцы нефтепродуктов, угля, минеральных удобрений имеют в собственности терминалы, расположенные в портах сопредельных государств (Рига, Вентспилс, Таллин, Силламяэ и др.), что позволяет им оптимизировать суммарные расходы по доставке грузов.

Отказ от использования собственных терминалов в портах сопредельных стран может привести к дополнительным инвестициям и финансовым потерям грузовладельцев:

- упущенной прибыли от резервирования терминалов в портах сопредельных государств;
- нарушению логистической цепочки поставки продукции на рынок сбыта, что приводит к возможному увеличению себестоимости доставки груза;

- дополнительным инвестициям на увеличение мощностей действующих терминалов или строительство новых терминалов в российских портах, использованию мощностей сторонних организаций.

Из вышеизложенного следует, что решение вопроса переключения грузопотоков угля и минеральных удобрений с портов сопредельных государств на порты России с учетом отсутствия свободных мощностей в отечественных портах возможно лишь при наличии экономической целесообразности для экспортирующих компаний.

Наличие разницы в стоимости погрузо-разгрузочных работ в российских портах по сравнению с портами сопредельных стран.

В настоящее время в России тарифы на услуги по перевалке грузов в морских портах не регулируются государством. По принятой практике тарифы устанавливаются в долларах за тонну или единицу перегружаемого груза (контейнера). Если в европейских странах и странах Балтии процесс перевалки груза в порту рассматривается как одна из составляющих транспортного процесса по доставке груза от отправителя к получателю с учетом ее доли в общей стоимости доставки, то российские стивидорные компании выделяют процесс перевалки в отдельный высокодоходный бизнес.

В Прибалтике широко применяется практика использования «единого тарифа», включающего стоимость доставки груза железнодорожным транспортом в порт по территории страны и стоимость его перевалки в порту. Ставка за перевалку груза в порту является «комплексной» и включает в себя все дополнительные операции с грузом в порту.

Между тем в некоторых случаях, >>



когда стоимость доставки груза по железной дороге в российский порт или в порт сопредельного государства отличается незначительно, уровень тарифа на перевалку груза в порту становится важным фактором выбора маршрута доставки груза потребителю.

Одним из решений проблемы высоких тарифов на погрузо-разгрузочные работы (ПРР) в морских портах РФ мог бы стать возврат к государственному регулированию стивидорного бизнеса. Однако, по мнению участников транспортного рынка, предложения ФАС России по снижению рентабельности деятельности стивидорных компаний не учитывают реалии российской экономики. Отечественные банки выдают кредиты под высокие процентные ставки, а долгосрочные кредиты отсутствуют, поэтому при низкой рентабельности коммерческие предприятия не смогут обслуживать заемные средства.

По данным участников рынка, в стоимости тарифа средства на обслуживание кредитов занимают значительную долю. Если средняя себестоимость перевалки навалочных грузов в российских портах составляет \$2-3 за тонну, то обеспечить возврат «короткого» кредита под 15% годовых можно только при уровне ставки не менее \$10 за тонну. Если бы в России выдавали кредиты на «западных» условиях, то есть на 30 лет и под 3% годовых, то российские стивидорные компании могли бы работать по более низким ставкам.

Экспорт продукции на условиях FOB как обязательное условие заключения договора на поставку груза. Наличие долгосрочных соглашений на перевалку грузов между транзитными портами и грузовладельцами.

При экспорте грузов из России цена контракта чаще всего формируется на базе поставки FOB (Free On Board).

Торговый термин «Свободно на борту (указанный порт отгрузки)» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в указанном порту отгрузки, и с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. Продавец несет расходы по таможенной очистке товара для экспорта. Такие условия поставки требуют максимально слаженной логистической цепочки и минимизации затрат по доставке, перевалке и хранению груза в порту. Таким образом, указанный порт в долгосрочном контракте на экспорт груза на базе поставки FOB может создавать определенные препятствия для переключения грузопотоков на отечественные порты.

Кроме того, анализируя сложившуюся ситуацию на сырьевых рынках в сфере экспортных операций, можно констатировать, что многие трейдеры для обеспечения себе гарантированных грузопотоков прибегают к практике долгосрочных договоров на перевалку грузов, тем самым привязывая российского грузовладельца или транспортного оператора к данному порту.

Помимо всего прочего, при принятии решения по переключению российских внешнеторговых грузов с портов сопредельных стран на отечественные порты следует учесть возможность появления отрицательных последствий для российской экономики и населения, а именно:

1. Переключение грузопотоков аммиака из эстонского порта Силламяэ в российские порты существенно увеличит экологический и техногенный риски. Аммиак является токсичным элементом и при попадании в организм человека вызывает немедленную реакцию отравления. Для человека опасен как газообразный, так и жидкий аммиак. Даже при эксплуатации специали-

зированного терминала источниками воздействия на человека и окружающую среду могут быть: утечка жидкого аммиака в случае аварии на терминале или на железнодорожном транспорте и проникновение его в грунтовые воды; выброс в воздух паров аммиака в ходе технологических процессов или аварий; повышенный уровень шума (в основном в связи с работой железнодорожного транспорта).

2. Переключение грузопотоков угля и минеральных удобрений на российские порты при отсутствии в них специализированных комплексов может существенно снизить экологическую обстановку на территориях, прилегающих к портам. Строительство защитных систем, уменьшающих экологический ущерб, потребует дополнительных капиталовложений.

3. Загрузка российских свободных портовых мощностей переключаемыми грузами может нарушить стратегические планы компаний, добывающих или производящих эти грузы (особенно если уже осуществляется реализация крупных инвестиционных проектов).

Вывод

В заключение нужно отметить, что поставленная правительством РФ задача по переключению российских внешнеторговых грузопотоков с портов сопредельных стран на порты России успешно решается, выявленные проблемы в этом процессе не являются непреодолимыми. Кроме того, в последние годы на ускорение решения данной задачи оказывает влияние политика санкций и антисанкций.

Однако сразу перестроить логистику грузопотоков невозможно, поскольку это требует создания соответствующих портовых мощностей, подъездных путей, резервуаров, складских помещений, сервисных предприятий, а в отдельных случаях и административных решений. Однозначно сложно сказать, будут ли достигнуты прогнозные и целевые показатели по процентам в указанные правительством сроки и будет ли поставлена задача довести долю перевалки российских внешнеторговых грузов отечественными портами до 100%. Сегодня это вопрос, скорее, политический.

Но экспертное сообщество на протяжении всех лет решения задачи склоняется к мнению, что полностью исключить перевалку российских внешнеторговых грузов через порты сопредельных стран нельзя, если исходить чисто из экономических расчетов и благоприятных прогнозов на взаимовыгодные торговые отношения с сопредельными странами. ■