

Морские порты России — траектория развития



Ю.М. Иванов,
канд. техн. наук,
заместитель
генерального директора
ЗАО «ЦНИИМФ»



А.А. Романенко,
канд. геогр. наук,
ведущий научный сотрудник
ЗАО «ЦНИИМФ»



Г.В. Лебедев,
научный сотрудник
ЗАО «ЦНИИМФ»

По объему грузооборота российские порты сегодня превосходят максимальный уровень перевалки, который обеспечивали все морские порты бывшего СССР. На формирование современного портового комплекса России сильное влияние оказали экспортно-сырьевая ориентация экономики и стремительная смена государственного устройства страны.

В последние годы существования Советского Союза и функционирования еще единой транспортной системы внешнеторговый грузооборот портов всей страны составлял около 280 млн тонн. Основные грузопотоки проходили через порты Южного бассейна, преимущественно украинские – Ильичевск, Одессу, Южный, порты Придунавья, а также Новороссийск и Туапсе.

С начала 90-х годов портовый сектор России подобно другим сферам экономики оказался в глубоком системном кризисе. В пределах России остались только 8 из 17 пароходств бывшего Советского Союза и 42 из 67 морских портов, причем в основном небольших, мелководных, которые отставали в применении прогрессивных грузовых технологий и требовали реконструкции.

Наиболее высокопроизводительные и глубоководные грузоперерабатывающие комплексы, построенные в СССР в 70-80-е годы благодаря крупным государственным капиталовложениям, оказались на зарубежной территории – в незамерзающих портах Прибалтики и Украины. Среди них, например, главный контейнерный порт СССР в Ильичевске проектной мощностью 120 тыс. TEU/год, способный принимать любые существовавшие тогда контейнерные суда.

Общие мощности морских портов в границах России не превышали 180 млн. т/год.

И все же российский портовый комплекс даже в тяжелой общеэкономической ситуации распада союзного государства стал восстанавливаться гораздо быстрее многих других отраслей



ФОТО: А. РОМАНЕНКО

Работает порт Усть-Луга

экономики. Пользующийся устойчивым спросом для внешней торговли портовый бизнес оказался при переходе к рыночным отношениям одной из привлекательных сфер для новоявленного частного капитала.

Обострение конкуренции с иностранными портами

С середины 90-х годов потребности экономики России в портово-транспортных услугах постепенно начали расти, но по инерции в значительной мере удовлетворялись за счет мощностей бывших советских портов в государствах Прибалтики и Украины. Транзитным перевозкам способствовал целый ряд факторов, среди которых:

- нехватка или полное отсутствие в России собственных перегрузочных мощностей для различных категорий грузов;
- экономическая выгода грузоотправителей и грузополучателей от использования более глубоководных и «быстрых» иностранных портов;
- отлаженные за много лет железнодорожные сообщения с бывшими союзными республиками;
- выходящие к постсоветским зарубежным портам магистральные трубопроводы.

Российским портам пришлось конкурировать с лучше оборудованными и более удобными портами сопредельных стран. Большую поддержку в этой борьбе морской портовой системе России оказало государственное регулирование тарифов на железнодорожные перевозки. Например, принятый в 2001 г. преysкурант сделал экспортно-импортные перевозки через сухопутные границы почти вдвое дороже, чем в направлении российских портов.

Плюс к этому ввод в эксплуатацию на Северо-Западе, Юге и Востоке страны современных специализированных портов и наливных, контейнерных, балкерных терминалов, улучшение качества работы российских портов, сохранности грузов, позволили добиться перелома в борьбе за грузопотоки с сопредельными государствами из бывшего СССР. Но этот процесс далек от завершения и вряд ли может даже в перспективе привести к полному отказу российских грузоотправителей от услуг иностранных портов. Более того, за последние 20 лет объем российского транзита через порты соседних стран заметно вырос (рис. 1). В 2012 г. свыше 100 млн т российских внешнеторговых грузов прошло через

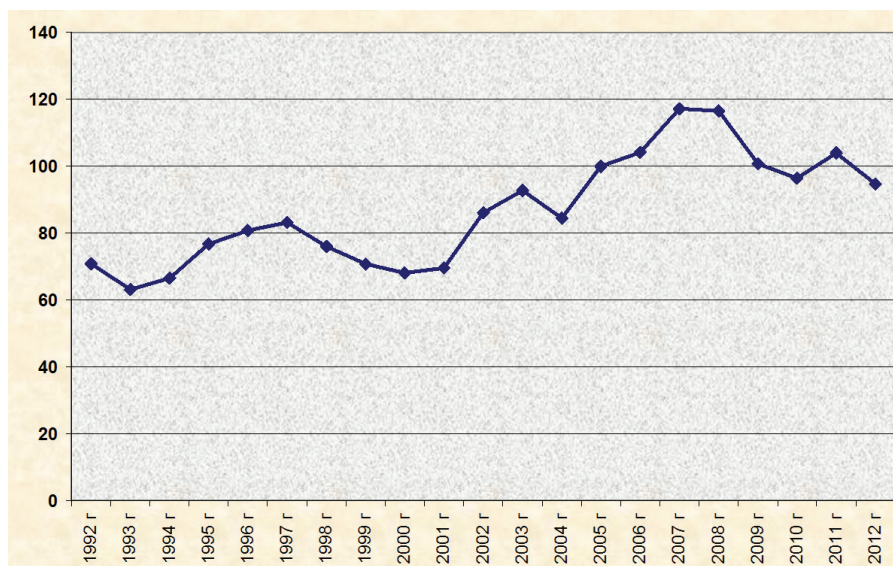


Рис. 1. Объемы перевозок внешнеторговых грузов России через порты Прибалтики и Украины (млн т)

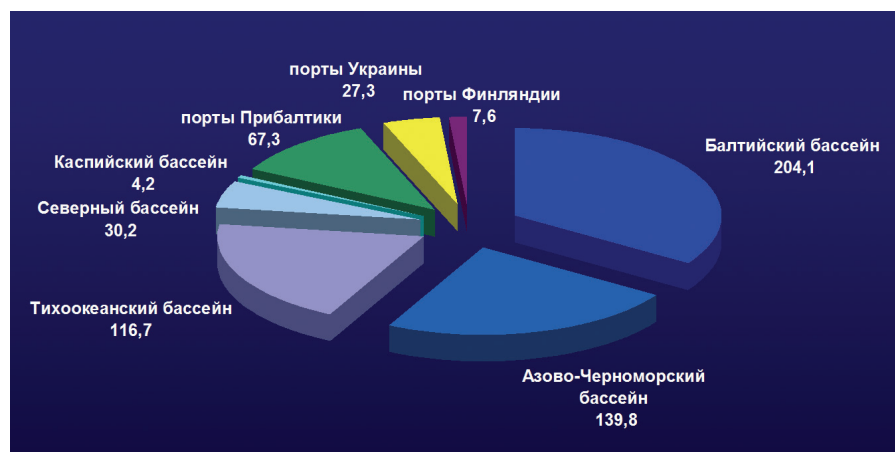


Рис. 2. География перевозок экспортно-импортных грузов России через морские порты в 2012 г. (млн т)

и иностранные порты, в том числе прибалтийские – 67,3, украинские – 27,3, финские – 7,6 млн т (рис. 2). Но что касается доли экспортно-импортных морских перевозок, то в «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры до 2030 г.» правительство РФ поставило задачу к концу намеченного срока снизить долю портов сопредельных государств в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов с нынешних 15-16 % до 5 %.

Структура и география грузоперевозок

Сегодня по объему морской торговли РФ выдвинулась в ряд ведущих государств мира, уступая только США, Китаю и некоторым крупным островным странам. В 2012 г. он достиг рекордных 661,6 млн т (рис. 3), включая наряду с российским транзитом через иностранные порты собственно грузооборот портов РФ, складывающийся из экспорта – 447,7 млн т, импорта – 47,5 млн т,

транзита (Казахстана и других стран) – 40,2 млн т и каботаж – 31,8 млн т. Этот гигантский грузовой потенциал служит основой поступательного развития национального портового комплекса, стимулирует все новые государственные и частные инвестиции в наращивание перегрузочных мощностей в разных морских бассейнах.

В 2012 г. суммарный объем перевалки грузов в морских портах России увеличился по сравнению с 2011 г. почти на 6% и составил 567,1 млн т, в том числе сухих грузов – 251,8 млн т (+7,3 %), наливных – 315,3 млн т (+4,7 %). Почти на 10% выросли контейнерные перевозки – до 5,1 млн TEU (в двадцатифутовом эквиваленте), причем половину этого оборота обеспечили терминалы только одного порта Санкт-Петербурга.

За первое полугодие 2013 г. уже обработано 284,1 млн т (+4,7% к аналогичному периоду 2012 г.). Проектная пропуск-

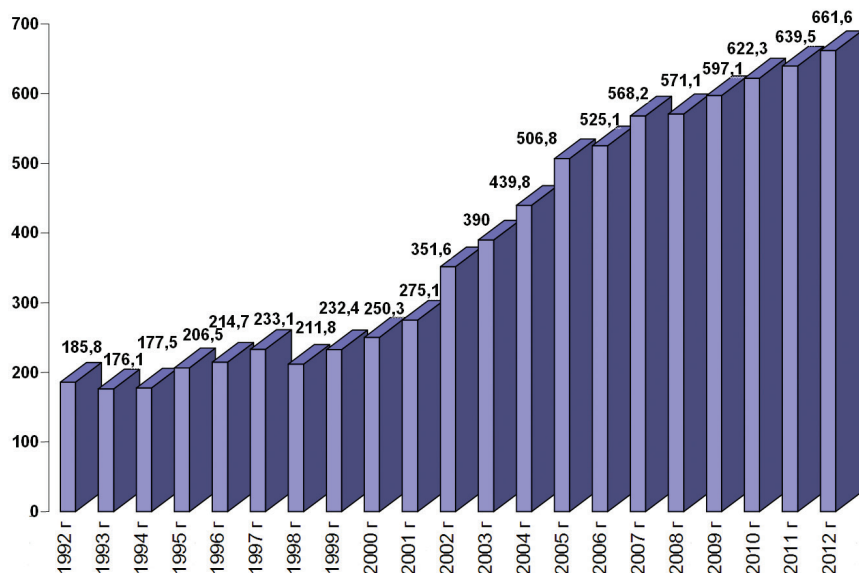


Рис. 3. Динамика роста морской торговли России (млн т)

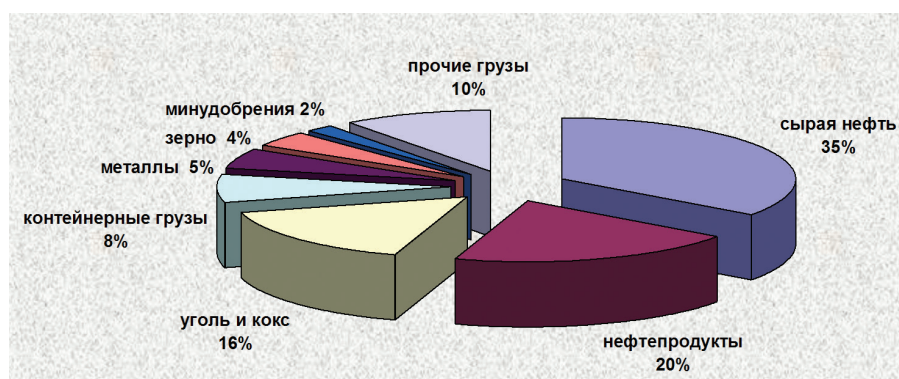


Рис. 4. Структура грузооборота морских портов России в 2012 г.

ная способность всех 63 морских портов РФ в течение 2013 г. должна увеличиться с учетом ввода новых мощностей с 863 до 917 млн т/год. Резервные мощности призваны обеспечить бесперебойную работу портового комплекса во время пиковых нагрузок и при изменениях в географии грузопотоков.

Как ожидают в Росморречфлоте, к 2016–2018 гг. морской портовый грузооборот вырастет до 740–770 млн т/год. А в упомянутой «Стратегии» до 2030 г. прогнозируется рост грузооборота даже до 1,1–1,3 млрд т/год.

Сегодня более половины всего портового грузооборота в России приходится на сырую нефть и нефтепродукты (рис.4).

Среди сухих грузов выделяются наиболее крупными объемами перевалки уголь и кокс, контейнерные грузы, черные и цветные металлы, зерно и минеральные удобрения. Существенное место в грузообороте традиционно занимают руда, лес, грузы на парамах, различные пищевые грузы (сахар,

рефгрузы, растительные масла и др.).

За период активного портового строительства в 2000-е годы было обновлено грузовое оборудование, введены высокомеханизированные мощности по перегрузке углеводородов, угля, зерна, контейнеров, генеральных грузов. В ближайшие годы основное внимание будет уделяться развитию глубоководных портов Усть-Луга, Бронка, Мурманск, Калининград, Тамань, Сабетта, Восточный, Ванино.

Сегодня в России действует 15 крупных морских портов с грузооборотом свыше 10 млн т/год каждый (табл. 1). Степень концентрации грузовой работы в ведущих портах очень высокая: на пять крупнейших из них приходится 60% всего российского портового грузооборота.

Главная роль в перевалке грузов принадлежит Балтийскому бассейну, где на долю семи морских портов по итогам 2012 г. пришлось 36,5% совокупного грузооборота российских портов. На Северо-Западе РФ портовые мощности

развиваются опережающими темпами за счет следующих факторов:

- модернизация Большого порта Санкт-Петербург, к которому присоединяется крупный многофункциональный аванпорт Бронка;
- вывод на проектную мощность нефтепорта Приморск;
- успешное расширение Усть-Лужского порта с перспективным грузооборотом до 180 млн т/год.

Новейший пассажирский порт Санкт-Петербурга на «Морском фасаде» стал ведущим и самым современным круизным портом России и Балтийского моря.

В Азово-Черноморском бассейне 12 морских портов обеспечили перевалку 31,1% всех грузов, причем две трети из них приходится на крупнейший порт региона Новороссийск. Среди других наиболее активно выдвигается порт Тамань, в котором сухогрузные мощности планируется нарастить до 35 млн т/год в 2015 г. и 66 млн т/год в 2020 г.

На Тихоокеанском бассейне грузоперевалка рассредоточена по 22 морским портам разного масштаба, которые вместе дали в 2012 г. 23,7% грузооборота российских портов. Порт Козьмино – конечное звено нефтепровода ВСТО, где в 2015 г. мощность отгрузки увеличится до 30 млн т/год.

Доля трех портов Каспийского бассейна в общем российском грузообороте невелика – 1,8% в 2012 г., и наполовину складывается из транзита. В Астраханском морском транспортном узле основные надежды и перспективы были связаны с новым портом Оля и организацией международного транспортного коридора «Север–Юг» (Индия – Иран – Европа), но они вряд ли воплотятся в жизнь.

Проблемы арктических портов

Особое место в портовом комплексе России занимают Арктические порты, ускоренное развитие которых имеет геополитическое значение для экономики страны.

Арктические порты являются одним из основных элементов инфраструктуры Арктической морской транспортной системы (АМТС), призванной обеспечивать развитие Арктической зоны Российской Федерации, в которой сосредоточены основные запасы энергетических ресурсов, металлов, минеральных удобрений и леса.

«Транспортной стратегией России

Таблица 1. Крупнейшие морские порты России (с грузооборотом свыше 10 млн т/год)

Порт	2008 г.	2010 г.	2012 г.
Новороссийск	112,6	117,1	117,4
Приморск	75,6	77,6	74,8
Санкт-Петербург	60,0	58,0	57,8
Усть-Луга	6,8	11,8	46,8
Восточный (вкл. Козьмино)	20,6	35,6	42,5
Мурманск	24,8	32,8	23,7
Ванино	20,7	25,2	20,3
Туапсе	19,4	18,6	17,8
Находка	15,2	15,4	17,0
Пригородное	0,2	16,1	16,4
Высоцк	16,0	14,8	13,6
Владивосток	9,6	11,2	13,2
Калининград	15,4	13,8	12,7
Ростов-на-Дону	-	7,7	11,1
Кавказ	7,8	10,1	9,4

до 2030 г.» [1] предусматривается резкое увеличение мощностей заполярных портов. В соответствии с планами освоения северных материковых и шельфовых нефтегазовых месторождений арктические порты и специализированные терминалы к 2020 г. должны переваливать до 100 млн т, а к 2030 г. — 150 млн т грузов.

Основными задачами арктических портов и перегрузочных комплексов в настоящее время и в перспективе являются:

- экспорт углеводородов и продукции горнодобывающей промышленности, обеспечение освоения и эксплуатации нефтегазовых месторождений, включая шельфовые;
- обеспечение арктического транзита и обслуживания судов, работающих на трассах Северного морского пути (СМП), включая суда под российским государственным флагом;

- обеспечение жизнедеятельности и развития арктических субъектов РФ, их внешнеторговых связей и туризма.

На сегодняшний день ни одна из перечисленных задач арктическими портами в полной мере не выполняется. В связи с резким сокращением грузооборота (табл. 2) ряд северных портов-моногородов практически прекратили свою деятельность. Как следствие, разрушаются гидротехнические и другие сооружения, перегрузочные средства, средства навигационного обеспечения. Так, порт Тикси, являющийся базовым портом Республики Саха, перегрузив в 1984 г. свыше 800 тыс. т грузов, в 2010 г. переработал всего 8 тыс. т и сократил численность персонала до 18 человек.

По результатам оценки состояния арктических портов в целях транспортного обеспечения развития районов Крайнего Севера, внешнеторговых связей и аркти-

ческого транзита Минтранс РФ совместно с администрациями субъектов Российской Федерации и заинтересованными компаниями предлагается:

- разработать единую Программу развития арктических портов вдоль трассы СМП, которая будет включена в государственную Программу развития Арктической зоны РФ;
- рассмотреть целесообразность создания контейнерных терминалов и портовых особых экономических зон в отдельных базовых портах АМТС на примере Мурманского порта и глубоководного района Архангельского морского порта с возможным привлечением инвестиций и контейнерного транзитного потока Японии, Китая, Кореи, Казахстана;
- проработать возможные варианты реализации проекта строительства нового базового порта-хаба в Западном секторе Арктики на Белом море в северной



Нефтяной отгрузочный терминал «Варандей»

ФОТО ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

Таблица 2. Морской грузооборот Арктических портов на акватории СМП

Арктические порты	Грузооборот, тыс. тонн						
	1990 г.	2003 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Амдерма	100,0	59,3	-	-	-	-	-
Диксон	14,0	12,0	-	-	-	-	-
Дудинка	2500,0	1120,0	1100,0	988,9	828,0	1102,1	1132,4
Хатанга	230,0	15,6	-	-	51,0	-	-
Игарка	800,0	55,6	58,9	-	-	2,5	-
Тикси	550,0	12,3	-	39,4	8,0	9,0	10,0
Певек	730,0	136,9	60,7	54,8	67,0	189,0	208,8
Зеленый Мыс	185,0	90,4	-	-	-	-	-
Провидение	190,0	88,3	33,3	20,9	26,8	22,5	18,7
ИТОГО:	5299,0	1590,4	1255,6	1104,0	980,0	1371,6	1718,3



ФОТО: А. РОМАНЕНКО

Здесь будет аванпорт Бронка

части губы Сухое море (глубоководный район Архангельского порта) с грузооборотом не менее 30-35 млн т/год с учетом проекта строительства широтной железной дороги «Белкомур» (Архангельск-Сыктывкар-Гайнн-Соликамск);

- с привлечением головных бассейновых администраций морских портов расширить участие в выборе оптимальных мест строительства отгрузочных терминалов, создаваемых нефтегазовыми компаниями, и необходимых средств навигационного обеспечения.

В целях реализации «Транспортной стратегии России до 2030 г.» и принятой «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г.» необходимо создать в северных регионах РФ, тяготеющих к трассе Северного морского пути, транспортно-логистические узлы (ТЛУ):

- Кольский (Мурманск, Териберка);
- Урало-Западно-Сибирский (Архангельск, Индига);
- Ямальский нефтегазовый (Харасвай, Сабетта, Новый Порт);
- Норильско-Туруханский и Нижне-Енисейский (Игарка, Дудинка, Диксон);
- Ленский (Якутск, Тикси);
- Чукотско-Камчатский (Певек, Провидения, Петропавловск-Камчатский).

Развитие базовых портов АМТС Мурманск, Архангельск и Петропавловск-Камчатский следует рассматривать как создание портов-хабов, способствующих привлечению транзитных грузопотоков, росту контейнеризации перевозок, экономическому развитию регионов.

Финансирование проектирования и создания транспортных узлов должно осуществляться за счет федерального, регионального бюджетов и

частного капитала заинтересованных компаний.

Пока инициатива бизнеса в развитии арктических специализированных портов и терминалов опережает инициативу исполнительной власти. Так, компанией «Лукойл» в Баренцевом море создан и успешно эксплуатируется нефтяной отгрузочный терминал «Варандей», компания «Роснефть» завершает строительство нефтяного терминала «Приразломное», компания «Новотек» приступила к строительству в Обской губе многофункционального порта Сабетта, через который предусматривается отгрузка сжиженного природного газа в объеме до 20 млн т в год.

В «Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 г.» [2] подчеркнуто, что создание организационных и экономических инструментов, призванных обеспечить развитие Арктики, необходимо осуществлять в любых, даже в самых неблагоприятных, финансово-экономических условиях.

Литература

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Утверждено распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р] [Электронный ресурс]. <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm>.
2. Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года [Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 5.07.2010 № 1120-р] [Электронный ресурс]. <http://www.rg.ru/2010/11/20/sibir-site-dok.html>.