



ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ
ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

«ТРАНСТЕК-2016»

«Синхронизация развития железной инфраструктуры и портов»

Терешко Павел
Викторович

руководитель отдела комплексных исследований
Департамента исследований железнодорожного
транспорта

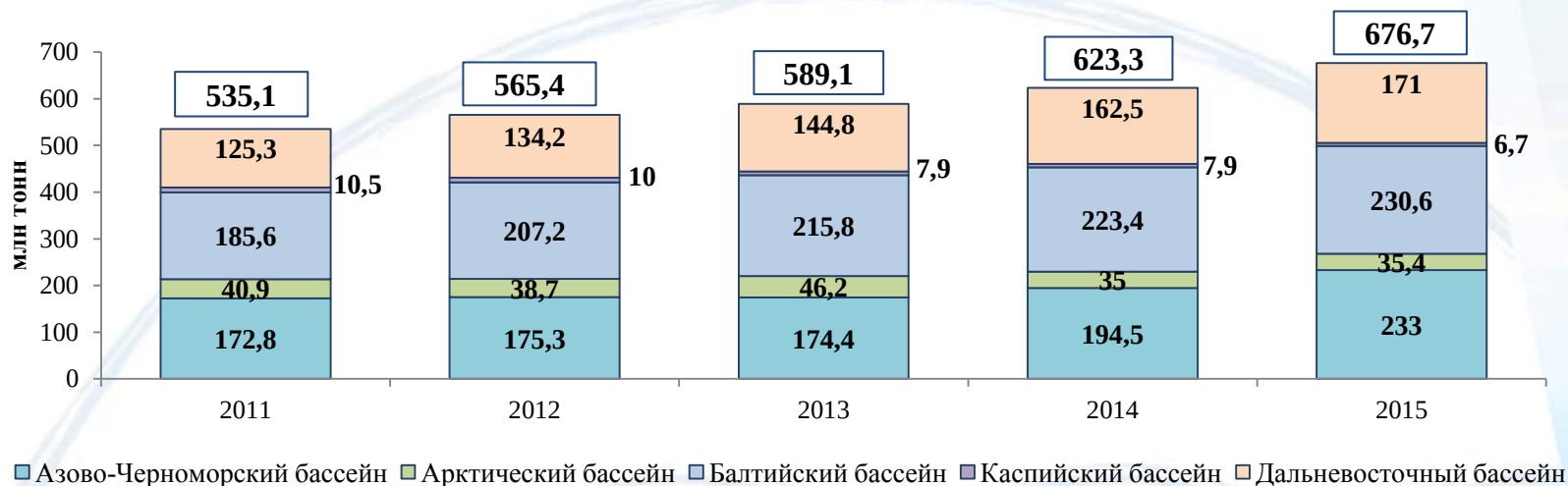
5 октября 2016
Санкт-Петербург





ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ПЕРИОД С 2011 ПО 2015 ГОДЫ

Динамика объемов перевалки грузов в морских портах РФ



В период с 2011 по 2015 гг. в России наблюдается положительная динамика объёмов перевалки грузов практически по всем бассейнам. Исключением являются лишь Арктический и Каспийский.

ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В 2015 ГОДУ

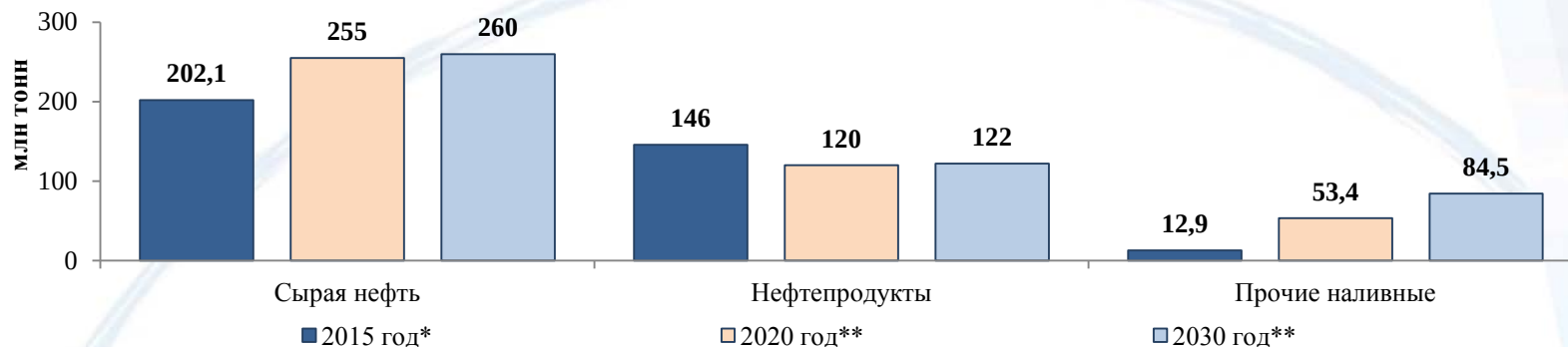
676,7 МЛН ТОНН ВСЕГО. ИЗ НИХ:
539,1 МЛН ТОНН ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ
33,3 МЛН ТОНН ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ
48,2 МЛН ТОНН ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ
56,1 МЛН ТОНН КАБОТАЖНЫХ ГРУЗОВ



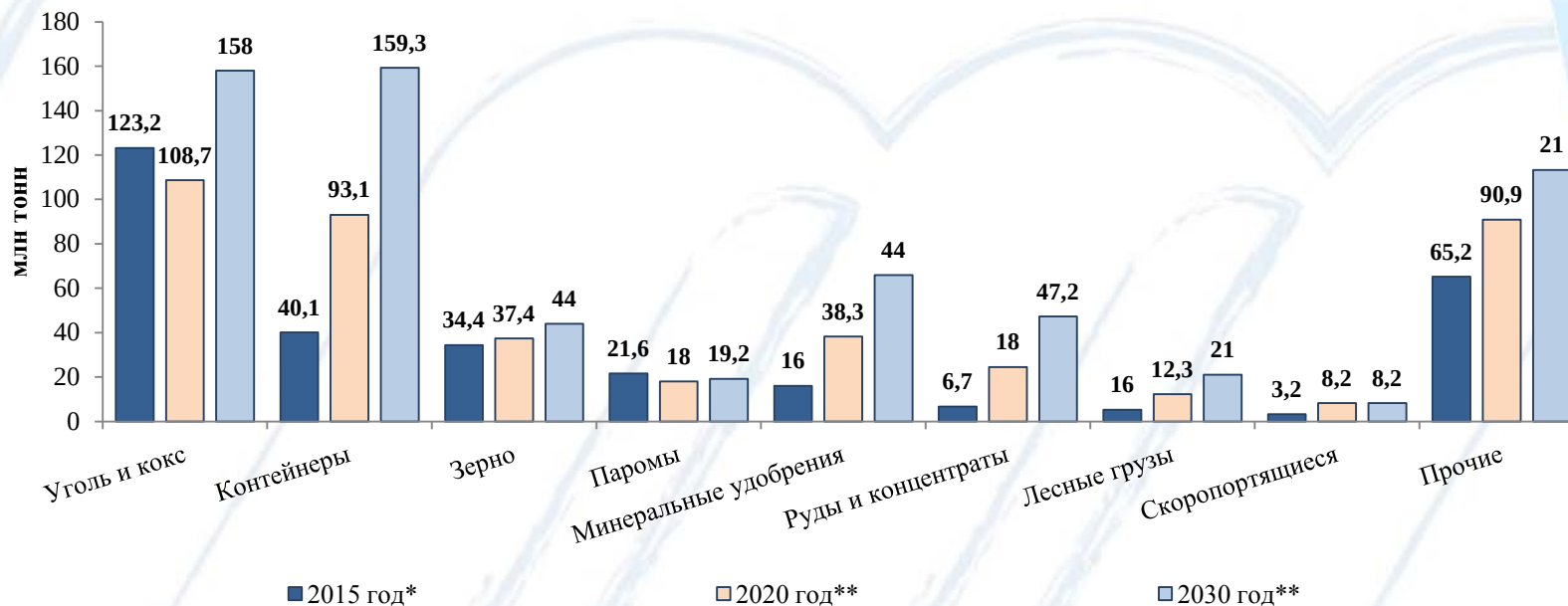


ПРОГНОЗ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ В РАЗРЕЗЕ ОСНОВНЫХ НОМЕНКЛАТУРНЫХ ПОЗИЦИЙ НА 2020-2030 ГОДЫ

Текущие и прогнозируемые объемы перевалки наливных грузов в морских портах РФ



Текущие и прогнозируемые объемы перевалки сухогрузов в морских портах РФ



К 2030 году ожидается увеличение перевалки в морских портах практически всех грузов, а общий объем будет увеличен почти в два раза - до значения в 1102 млн тонн грузов в год.

*По данным АСОП

**В соответствии со стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года



ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ В РАЗРЕЗЕ МОРСКИХ БАССЕЙНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Балтийский бассейн

Порт Усть-Луга. Увеличение мощностей за счет развития проектов в северной части (терминал минеральных удобрений (7,0 млн тонн), а также комплекса по перевалке нефтепродуктов в устье реки Луга (1,55 млн тонн в год) и контейнерного терминала (26,0 млн тонн);

Порт Санкт-Петербург. Увеличение мощностей за счет создания многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» (19 млн тонн в год), строительства и реконструкции контейнерных терминалов на 2-4-м грузовых районах (51,0 млн тонн).

Азово-Черноморский бассейн

Порт Тамань. В рамках проекта планируется создать морские контейнерные терминалы, терминалы по перегрузке угля, зерна, железорудного концентрата, минеральных удобрений; гидротехнические сооружения (судходный подходной канал, оградительные сооружения, причалы для перегрузочных комплексов и судов обслуживающего флота); объекты железнодорожной, автодорожной и инженерной инфраструктуры. Суммарная мощность порта к 2030 году превысит 100 млн тонн в год . Порт будет интегрирован в систему международного транспортного коридора «Север-Юг».

Порт Новороссийск. Увеличение портовых мощностей Новороссийского порта планируется реализовать за счет: утвержденной инвестиционной программы развития ОАО «НМТП» на 17,6 млн тонн, реконструкции причала №4 ООО «Новороссийский мазутный терминал» на 4 млн тонн, строительства глубоководного причала №38 в Юго-Восточном грузовом районе на 2,5 млн тонн, реконструкции зернового терминала на территории комбината «Стройкомплект» производственной мощностью 1,3 млн тонн в год, строительства морского терминала по перевалке светлых нефтепродуктов на 10,5 млн тонн.

Порт Кавказ. В морском порту Кавказ намечено строительство нового современного терминала, ориентированного на обработку российско-турецких грузопотоков в объеме до 2 млн тонн в год.





ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ В РАЗРЕЗЕ МОРСКИХ БАССЕЙНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дальневосточный бассейн

Порт Ванино. Увеличение мощностей за счет развития угольного терминала "Дальтрансугля" в порту Ванино с выходом на мощность 24 млн тонн в год за счет реконструкции путей и строительство там же угольного терминала "Сахатранса" (24 млн тонн).

Порт Восточный. Увеличение мощностей с 22 млн до 39 млн тонн за счет строительства третьей очереди угольного терминала, а также строительства угольного терминала УППК "Север" (20 млн тонн) и развития нефтеперегрузочного комплекса в бухте Козьмина на 15,0 млн тонн.

Порт Шахтерск. Увеличение мощностей за счет реконструкции угольного терминала в увязке с освоением Солнцевского месторождения; его мощность будет увеличена с 3,5 млн до 12 млн тонн.

Каспийский бассейн

Порт Оля. Увеличение мощностей за счет строительства нефтеналивного перегрузочного комплекса и перегрузочного комплекса навалочных грузов.

Порт Махачкала. Увеличение мощностей за счет модернизации нефтеналивных причалов и дноуглубления подходных каналов и системы навигационного оборудования для приема танкеров грузоподъемностью 13 тыс. тонн с осадкой 7,5 метров.

Арктический бассейн

Порт Сабетга. Данный порт, включая Арктический терминал на м. Каменный даст прирост портовых мощностей порядка 25,0 млн тонн уже к 2020 году.

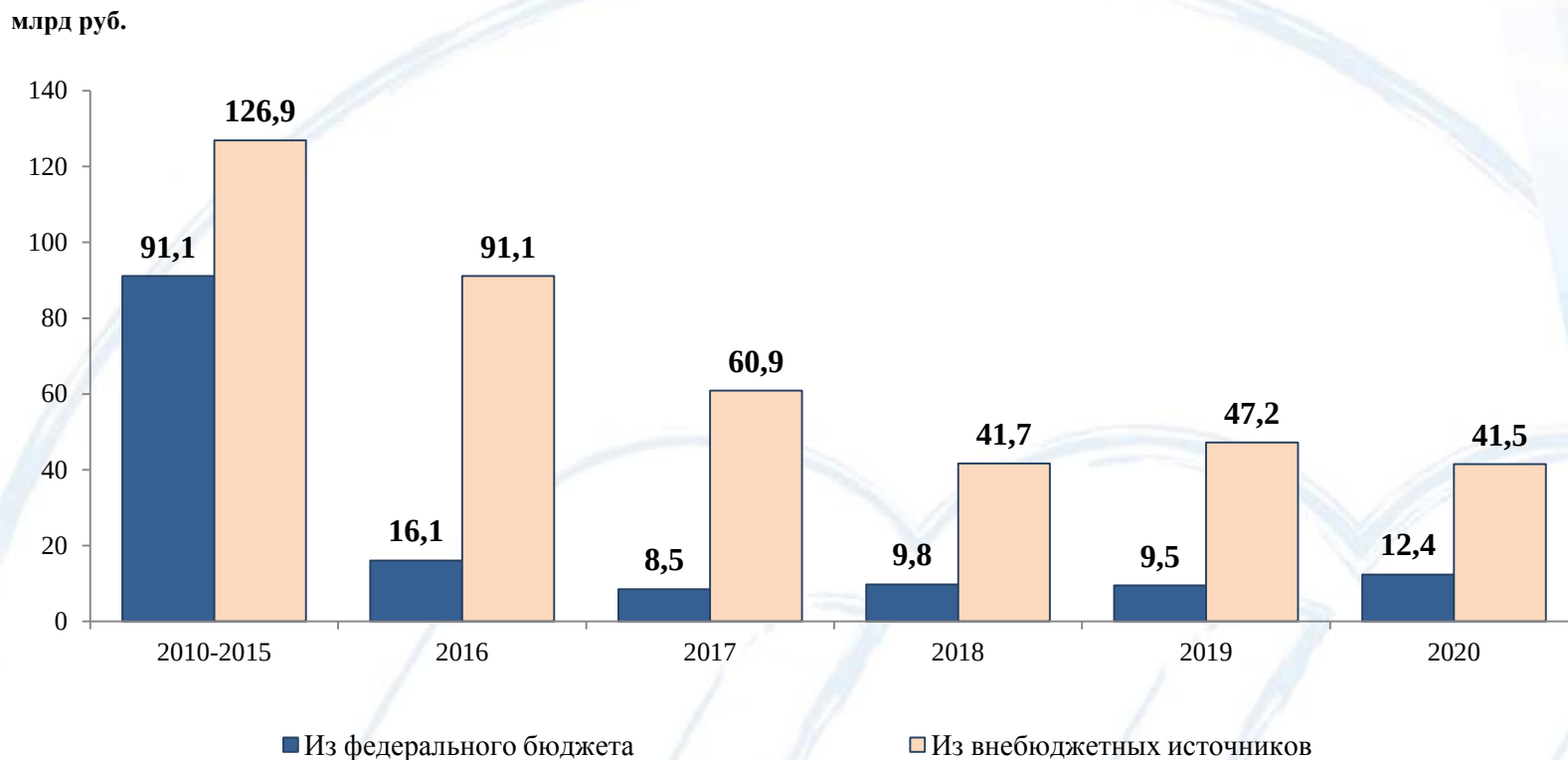
Порт Мурманск. Увеличение мощностей 53 млн тонн за счет строительства угольного терминала "Лавна" и терминала наливных грузов на западном берегу Кольского залива.

В настоящее время существует множество проектов по развитию инфраструктуры морских портов, что будет способствовать увеличению объемов перевалки и перевозок в адрес этих портов.



ОБЪЕМЫ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2010-2020 ГОДАХ

Инвестиции в развитие портовой инфраструктуры России в 2010-2020 годах

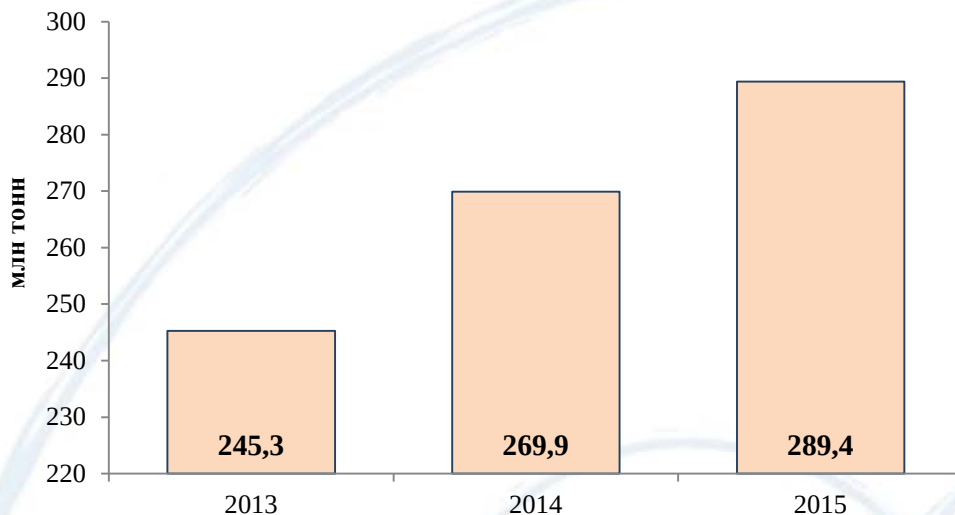


На период до 2020 на развитие портовой инфраструктуры РФ планируется направить 556,9 млрд рублей, из которых 147,5 млрд руб. будет выделено из федерального бюджета, а оставшаяся часть – 409,4 млрд руб. из внебюджетных источников.



ОБЪЁМ ПЕРЕВОЗОК И ДОЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СООБЩЕНИИ С ПОРТАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Динамика объемов перевозок грузов в морские порты России железнодорожным транспортом в 2013-2015 годах

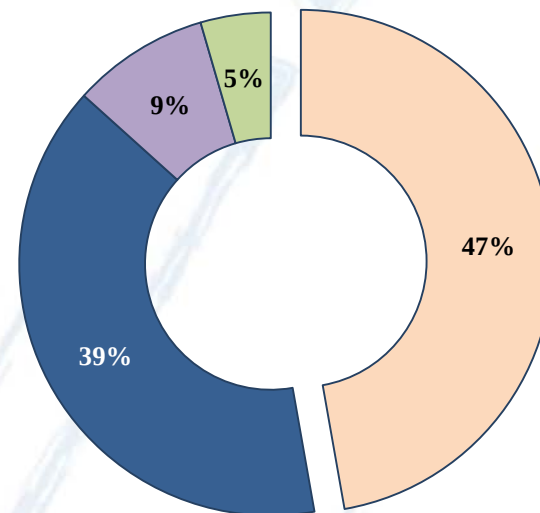


Железнодорожный транспорт играет важную роль в обеспечении грузопотока для морских портов Российской Федерации.

За период с 2013 по 2015 годы объем перевозок, выполненный ж/д транспортом в адрес морских портов РФ, демонстрировал положительную динамику, достигнув 289,4 млн тонн в 2015 году (+18% по отношению к 2013 году).

Доля железнодорожного транспорта в структуре доставки грузов в морские порты Российской Федерации в 2015 году составила 47%, что позволяет говорить о его значимости в работе морских портов.

Доставка грузов в морские порты России в 2015 году



- Железнодорожный транспорт
- Трубопроводный транспорт
- Автомобильный транспорт
- Морской и речной транспорт



АНАЛИЗ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДА



2015 год

911 км - Протяженность
«узких мест» железнодорожной
инфраструктуры ОАО «РЖД»
на подходах к портам Северо-
Запада*

128 млн тонн – Объем
перевозок грузов ж/д
транспортом в адрес портов
Северо-Запада

2020 год

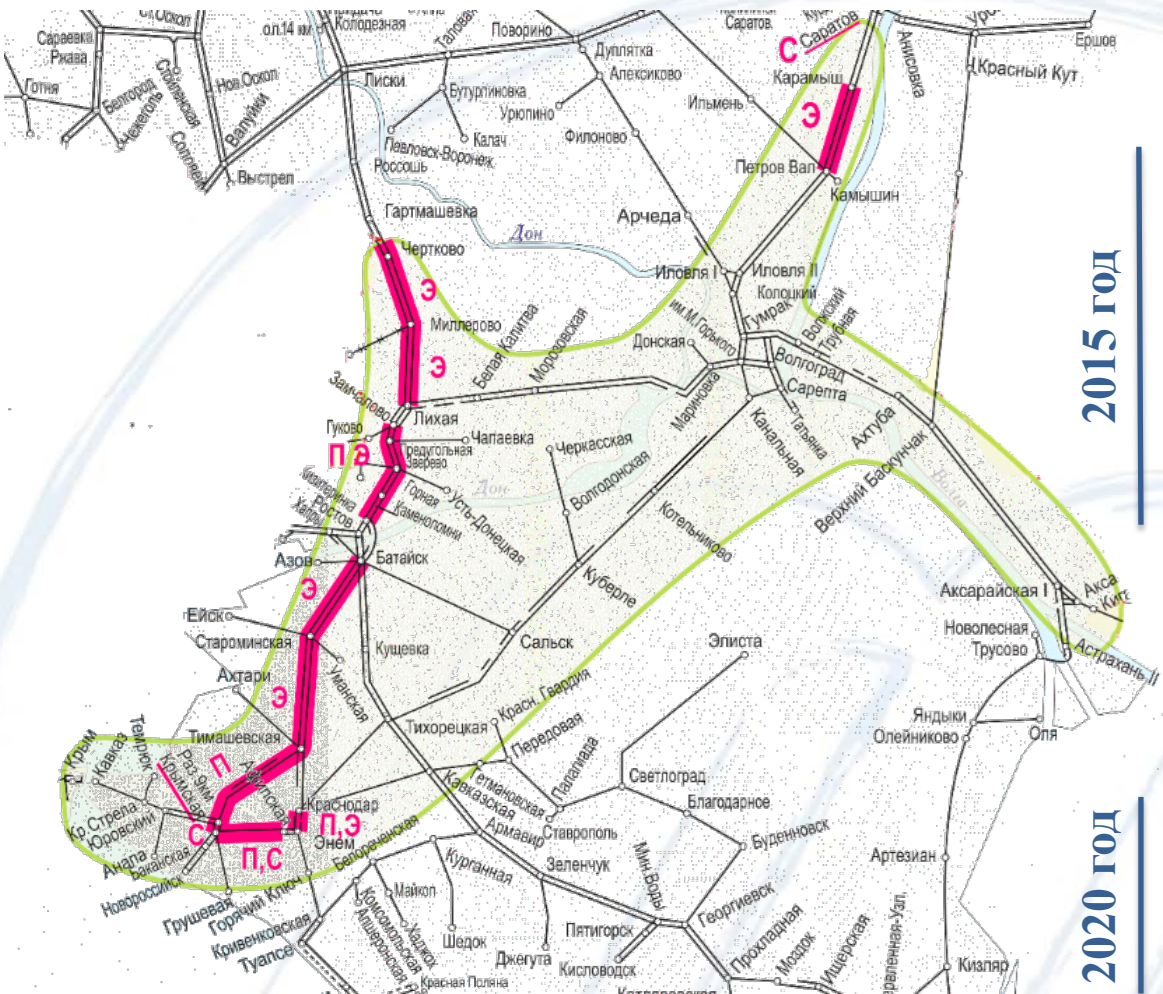
2 183 км – Прогнозируемая
суммарная протяженность
«узких мест» на подходах к
портам Северо-Запада*

145,6 млн тонн –
Прогнозируемый объем
перевозок грузов ж/д
транспортом в адрес портов
Северо-Запада





АНАЛИЗ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА



1,1 ТЫС КМ - Протяженность «узких мест» железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна*

75 МЛН ТОНН – Объем перевозок грузов ж/д транспортом в адрес портов Азово-Черноморского бассейна

2015 год

125 МЛН ТОНН – Прогнозируемый объем перевозок грузов ж/д транспортом в адрес портов Азово-Черноморского бассейна

2020 год

Условные обозначения

- «узкие места» на перспективу до 2020 г.
- Ограничивающий элемент:
 - П - перегон
 - С - станция
 - Э - устройство тягового электроснабжения

*По данным ИЭРТ, ОАО «РЖД»





АНАЛИЗ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО БАССЕЙНА

2015 год

3,2 ТЫС КМ - Протяженность «узких мест» железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» на подходах к портам Дальневосточного бассейна*

86,6 МЛН ТОНН – Объем перевозок грузов ж/д транспортом в адрес портов Дальневосточного бассейна

2020 год

8 ТЫС КМ – Прогнозируемая суммарная протяженность «узких мест» на подходах к портам Дальневосточного бассейна*

117 МЛН ТОНН – Прогнозируемый объем перевозок грузов ж/д транспортом в адрес портов Дальневосточного бассейна *





- 1) В настоящее время ограничения в пропускной/провозной способности имеются на подходах ко всем крупнейшим портам России.
- 2) В случае отказа от реализации проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры протяженность участков сети с ограничениями пропускной/провозной способности на подходах к крупнейшим портам может составить к 2020 г. более 11 тыс. км.
- 3) Инфраструктурные ограничения на сети железных дорог в перспективе до 2020 года могут стать сдерживающим фактором роста объемов перевалки в портах.





РАЗВИТИЕ И ОБНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДА

Основные показатели Проекта



2015-2020 ГОДЫ – СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

255,2 МЛРД РУБЛЕЙ - ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ ВСЕГО. ИЗ НИХ:

248,4 МЛРД РУБЛЕЙ – СОБСТВЕННЫЕ СРЕДСТВА ОАО «РЖД»

6,8 МЛРД РУБЛЕЙ – СРЕДСТВА ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА В РАМКАХ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В РОССИИ (2010-2020 ГГ.)»

145,6 МЛН ТОНН – ПРОГНОЗИРУЕМЫЙ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ К 2020 ГОДУ

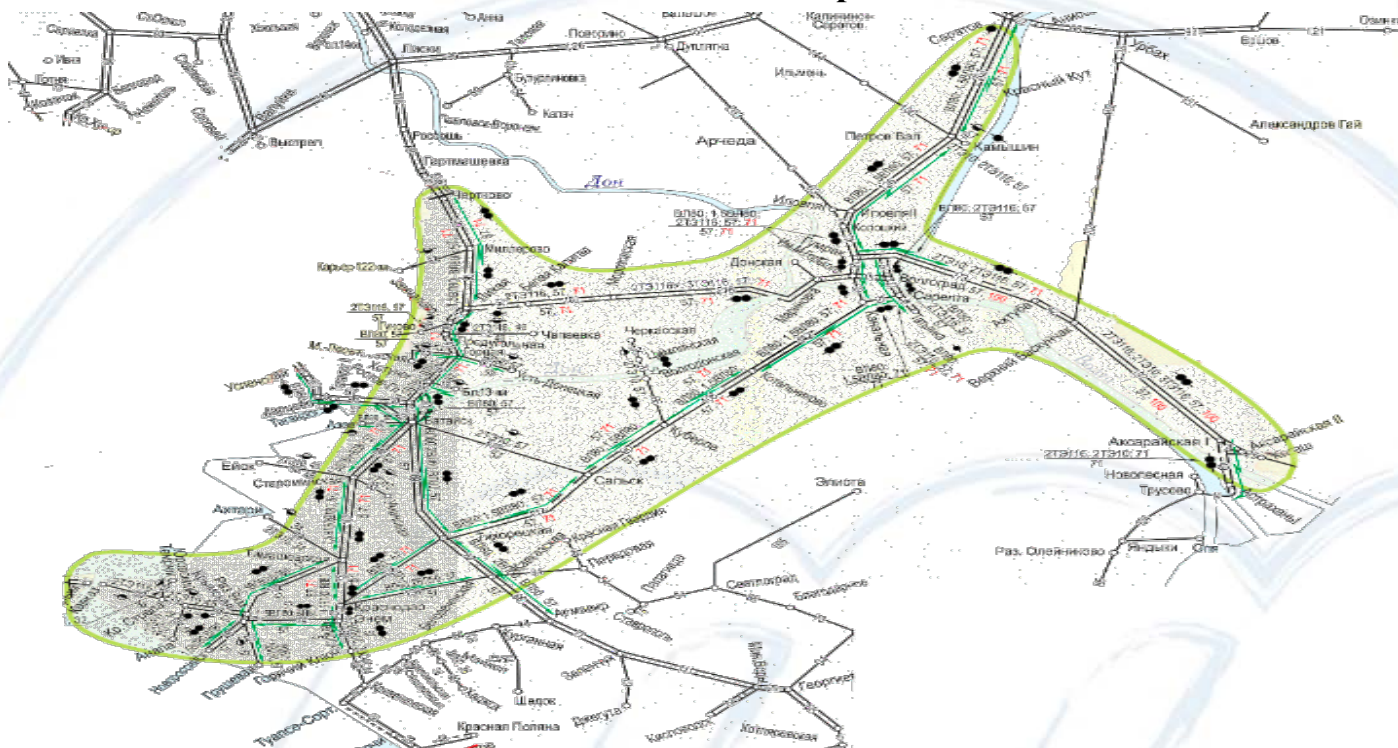
17,6 МЛН ТОНН – ПРИРОСТ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В СРАВНЕНИИ С 2015 ГОДОМ





РАЗВИТИЕ И ОБНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА

Основные показатели Проекта



2014-2020 ГОДЫ – СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

155 МЛРД РУБЛЕЙ - ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ЖД ИНФРАСТРУКТУРЫ ВСЕГО.
ИЗ НИХ:

63,9 МЛРД РУБЛЕЙ – СОБСТВЕННЫЕ СРЕДСТВА ОАО «РЖД»

88,2 МЛРД РУБЛЕЙ – СРЕДСТВА ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА В РАМКАХ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В РОССИИ (2010-2020 ГГ.)»

2,9 МЛРД РУБЛЕЙ – ЗАЕМНЫЕ СРЕДСТВА

125 МЛН ТОНН – ПРОГНОЗИРУЕМЫЙ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ К 2020 ГОДУ

50 МЛН ТОНН – ПРИРОСТ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В СРАВНЕНИИ С 2015 ГОДОМ



РАЗВИТИЕ И ОБНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО БАССЕЙНА

Основные показатели Проекта



2013-2020 ГОДЫ – СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

562,4 МЛРД РУБЛЕЙ - ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ
ВСЕГО. ИЗ НИХ:

302,2 МЛРД РУБЛЕЙ – СОБСТВЕННЫЕ СРЕДСТВА ОАО «РЖД»

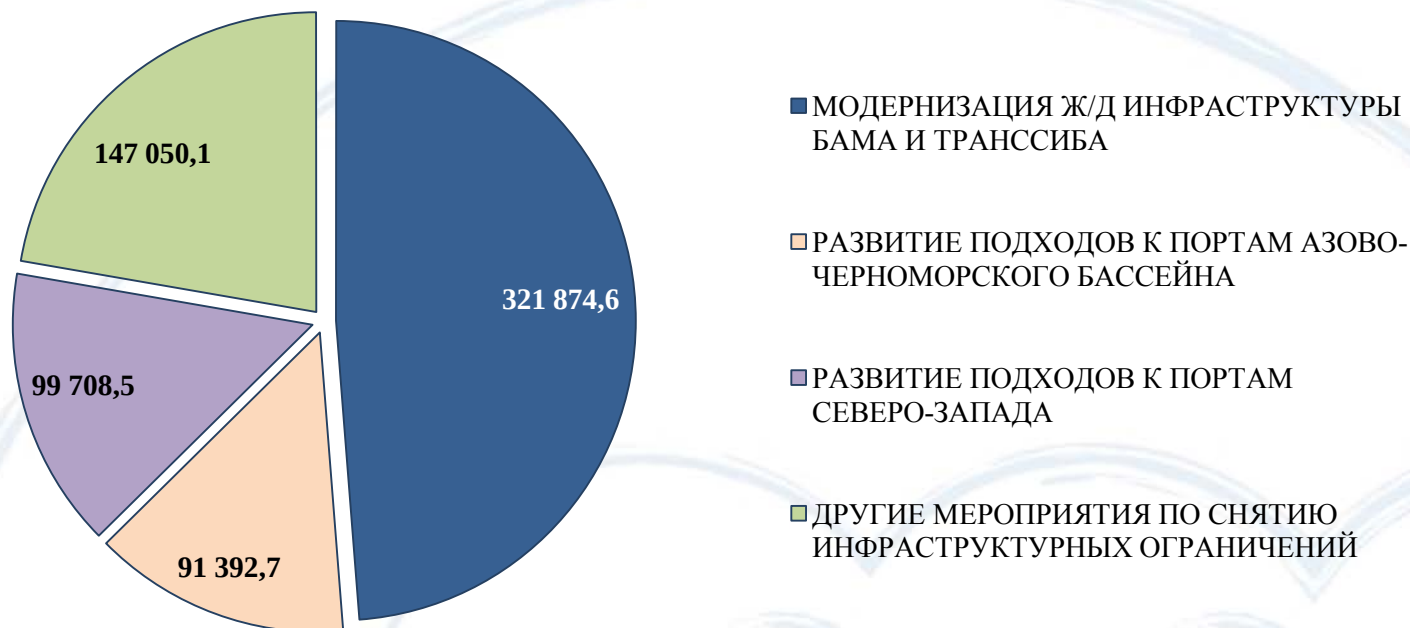
150,2 МЛРД РУБЛЕЙ – СРЕДСТВА ФНБ

110 МЛРД РУБЛЕЙ – СРЕДСТВА ИЗ БЮДЖЕТА РФ

66 МЛН ТОНН – ПРИРОСТ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В СРАВНЕНИИ С 2012 Г.



РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАМКАХ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ ОАО «РЖД» НА 2016 - 2018 ГОДЫ



На период до 2018 года ОАО «РЖД» планирует инвестировать 660 026 млн рублей на мероприятия, направленные на снятие инфраструктурных ограничений.



- 1) В настоящее время ОАО «РЖД» реализует несколько проектов по развитию пропускных/провозных мощностей на подходах к крупнейшим портам РФ.
- 2) Помимо указанных проектов в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» на период до 2018 года будет направлено около 150 млрд рублей на снятие инфраструктурных ограничений по всей сети.
- 3) Прирост провозной способности на подходах к крупнейшим портам РФ к 2020 году составит более 130 млн тонн.





ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



**ПЕРЕВОЗКА ГРУЖЕНЫХ/
ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ**



**ПОДАЧА ВАГОНОВ ПОД
ВЫГРУЗКУ/ПОГРУЗКУ
В ПОРТ**



**ВЫГРУЗКА/ПОГРУЗКА
ВАГОНОВ В ПОРТАХ**

**УБОРКА
ПОРОЖНИХ/ГРУЖЕНЫХ
ВАГОНОВ ИЗ ПОРТА**



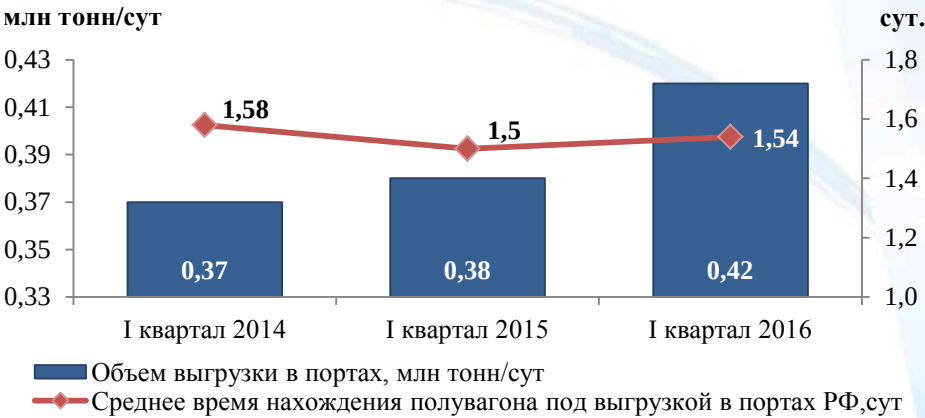
**! Для эффективного
использования
инфраструктур морских
портов и железных дорог
необходимо обеспечить
технологическую
координацию их
взаимодействия.**



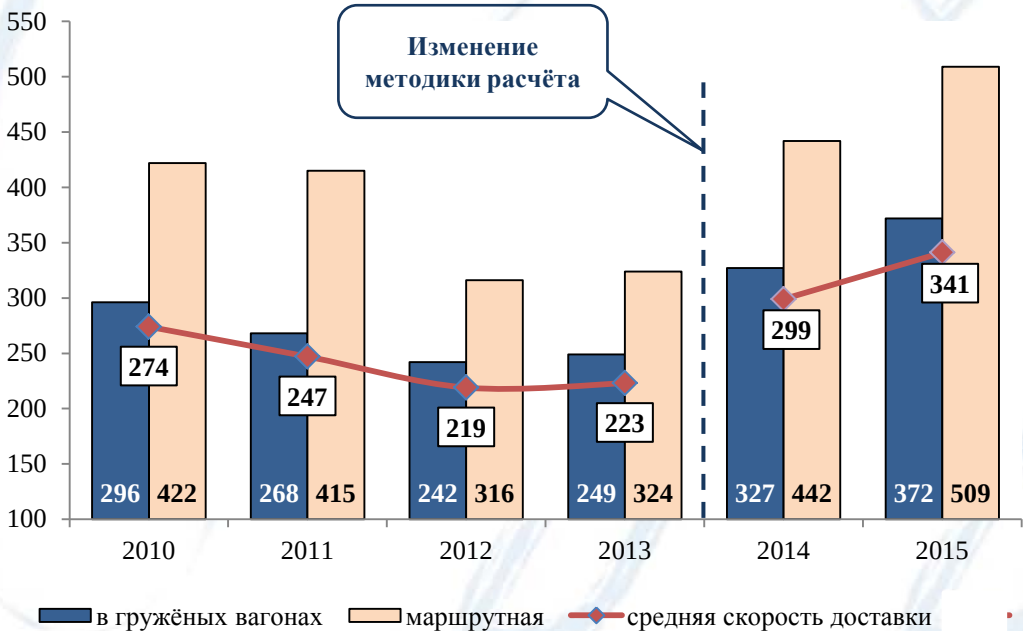
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Улучшение эффективности технологического взаимодействия между железной дорогой и морскими портами

Уменьшение времени нахождения полувагона под выгрузкой в портах РФ при увеличении объемов выгрузки удалось достичь благодаря как оптимизации процессов обработки вагонов в портах, так и оптимизации процессов взаимодействия на стыке железных дорог общего пользования и железных дорог необщего пользования, принадлежащих портам.



Средняя скорость доставки одной отправки, км/сут.



Рост скорости доставки в 2014 году по отношению к 2013 году можно объяснить влиянием как объективных, так и субъективных факторов, к которым можно отнести изменение методики расчета показателя. Увеличение скорости доставки в 2015 году по отношению к 2014 году произошло вследствие улучшения технологических показателей работы железнодорожного транспорта.



ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Надежность доставки одной отправки, %



Показатель средней надёжности одной отправки в период с 2010 по 2015 годы демонстрировал положительную динамику начиная с 2012 года, что позволяет говорить об улучшении качества услуг, предоставляемых ОАО «РЖД».

Принятие типового договора, утверждающего порядок совместного планирования погрузки/выгрузки между морскими портами и ОАО «РЖД»



Утверждение типового договора между оператором морского терминала и железнодорожным перевозчиком, регламентирующего порядок совместного планирования погрузки и выгрузки грузов и определения среднесуточной плановой либо согласованной нормы погрузки и выгрузки вагонов. Совместное планирование позволит улучшить координацию работы на стыке железнодорожного и морского транспорта, увеличить пропускную способность и увеличить эффективность использования инфраструктуры.

Возможность передислокации порожних грузовых вагонов с припортовых станций

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 31.10.2015 N 1180 «Об утверждении Правил перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте» порожние вагоны без оформленных в установленном порядке перевозочных документов на припортовой железнодорожной станции могут быть передислоцированы на другую ж/д станцию.





- 1) Несоответствие грузовой базы прогнозным показателям, принятым при разработке проектов по развитию морских портов и железнодорожной инфраструктуры.
- 2) Инициатива ФАС России по возвращению государственного регулирования ставок в морских портах:
 - увеличение ставок на перевалку грузов;
 - снижение объемов перевалки;
 - снижение объемов инвестиций в инфраструктуру.
- 3) Отставание нормативно-правового регулирования от современных условий:
 - отсутствие перечня припортовых ж/д станций;
 - отсутствие четкого распределение ответственности между стивидорными компаниями и перевозчиком.
- 4) Низкая технологическая координация взаимодействия морских портов и железнодорожного транспорта:
 - длительное время нахождения вагонов под погрузкой/выгрузкой;
 - простаивание груза «на колесах»;
 - повреждение грузовых вагонов в процессе погрузки/выгрузки.





ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ
ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

Россия, 123104, г. Москва,
ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1

Тел.: +7 (495) 690-14-26

Факс: +7 (495) 697-61-11

e-mail: ravter@ipem.ru, ipem@ipem.ru

www.ipem.ru

www.facebook.com/anoipem

vk.com/ipem_research

Спасибо за внимание!

