

20 – 21 мая 2009 г.
Санкт-Петербург

 **МОРСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ**

3-й Международный Форум

ПОРТЫ РОССИИ И СНГ

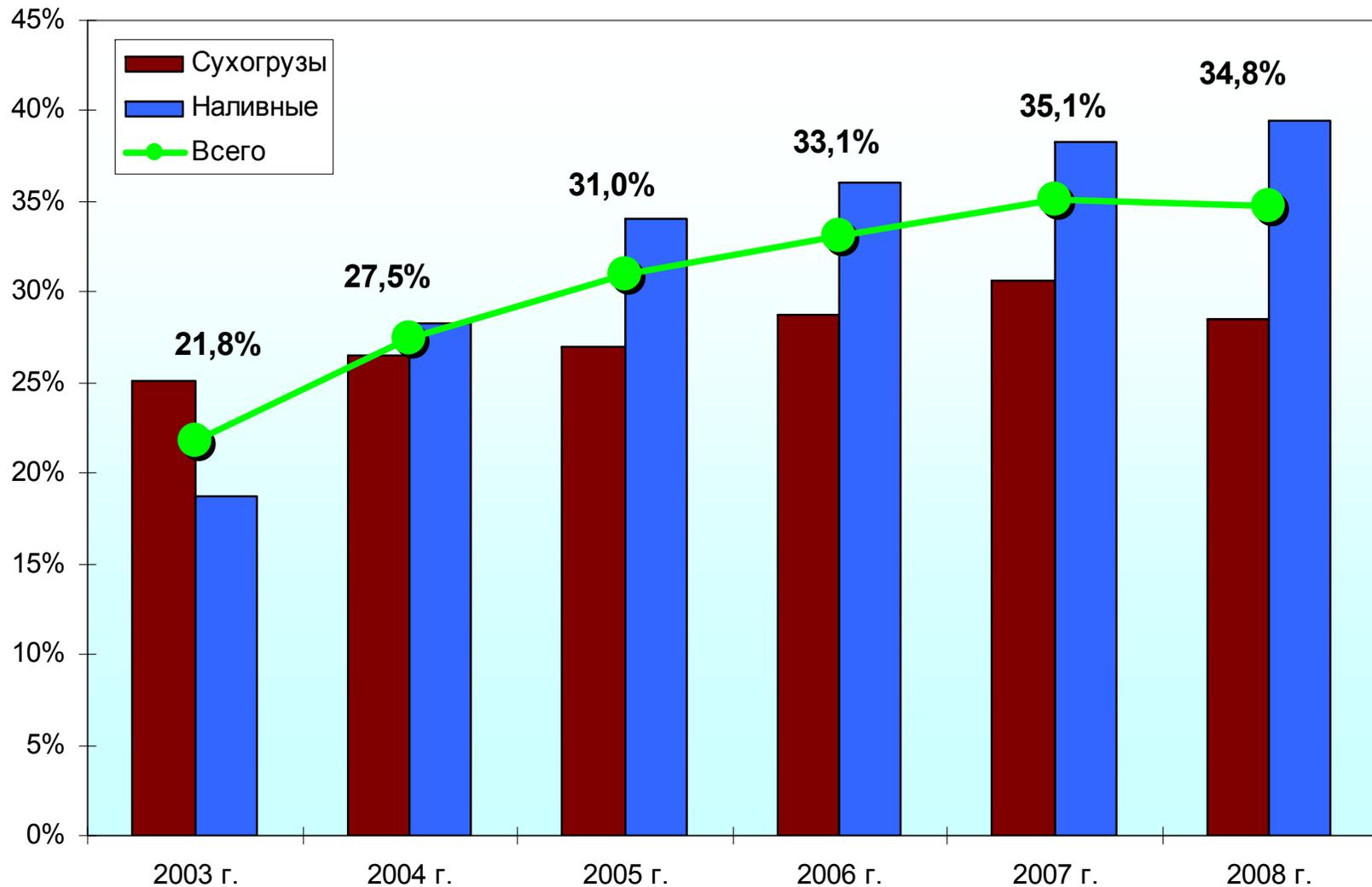
Стратегии успеха в новых условиях

Сергей Семенов,
Директор по развитию
ООО «Морстройтехнология»

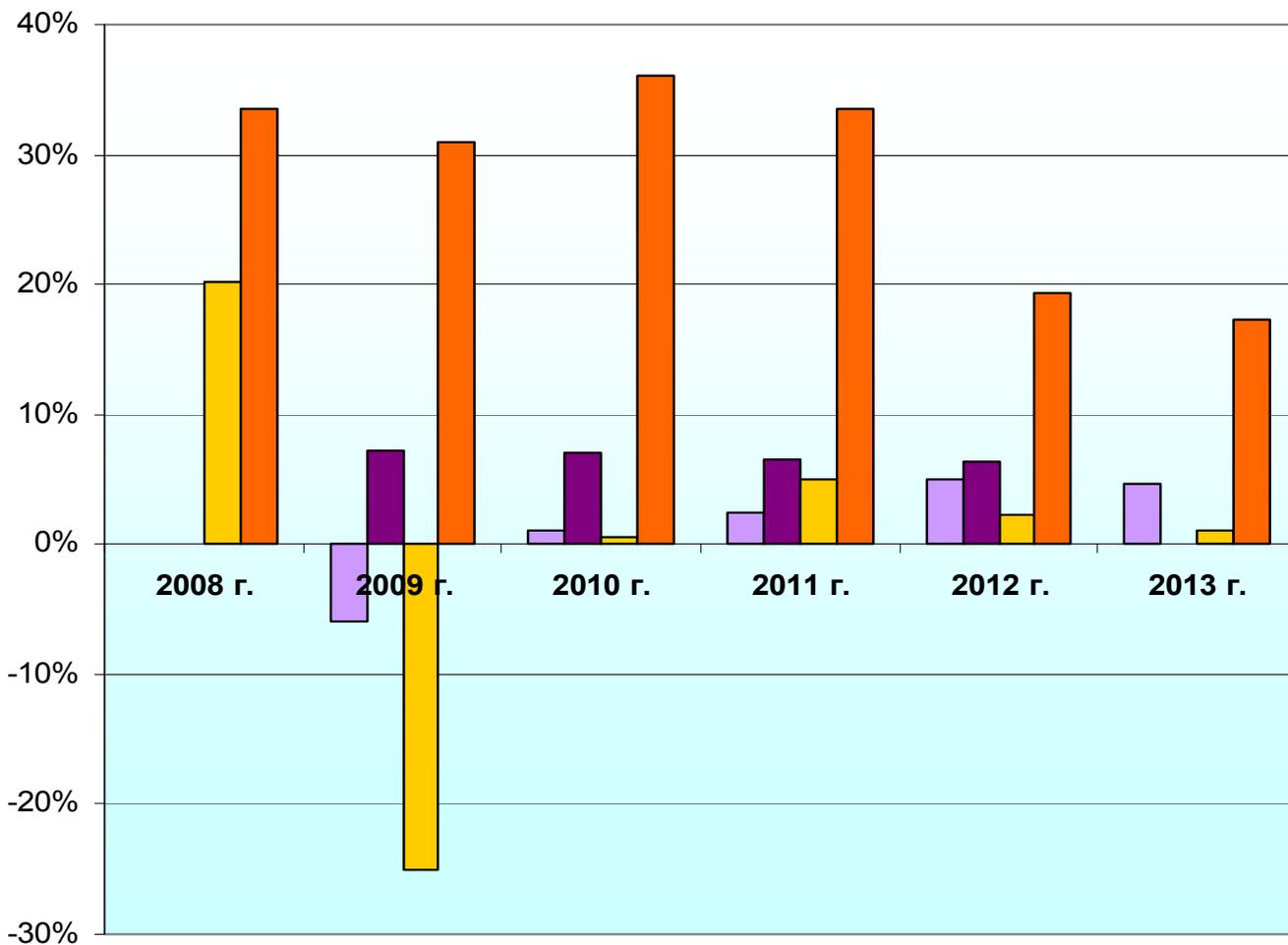
План доклада

- 1 **Перспективные проекты контейнерных терминалов в Балтийском море**
- 2 **Расчетные суда-контейнеровозы для Балтийского моря**
- 3 **Перспективы перевозки контейнеров по внутренним водным путям РФ**
- 4 **Технологические и технические требования к терминалам и флоту для осуществления контейнерных перевозок по внутренним водным путям РФ**

Доля СПБТУ в грузообороте российских портов по видам грузов



Динамика прироста ВВП и импорта по различным прогнозам



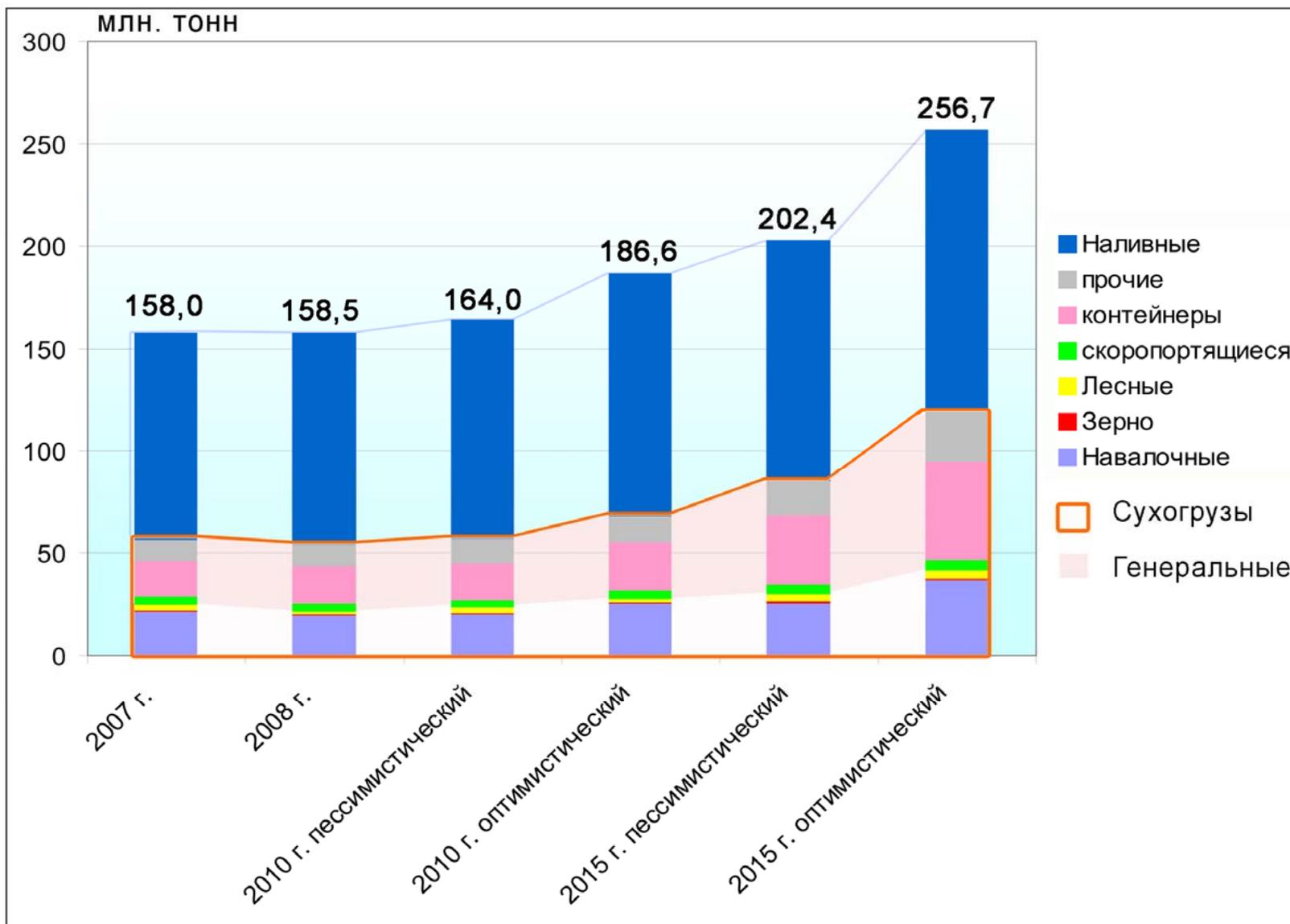
Динамика реального ВВП

- Минимальный
- Максимальный

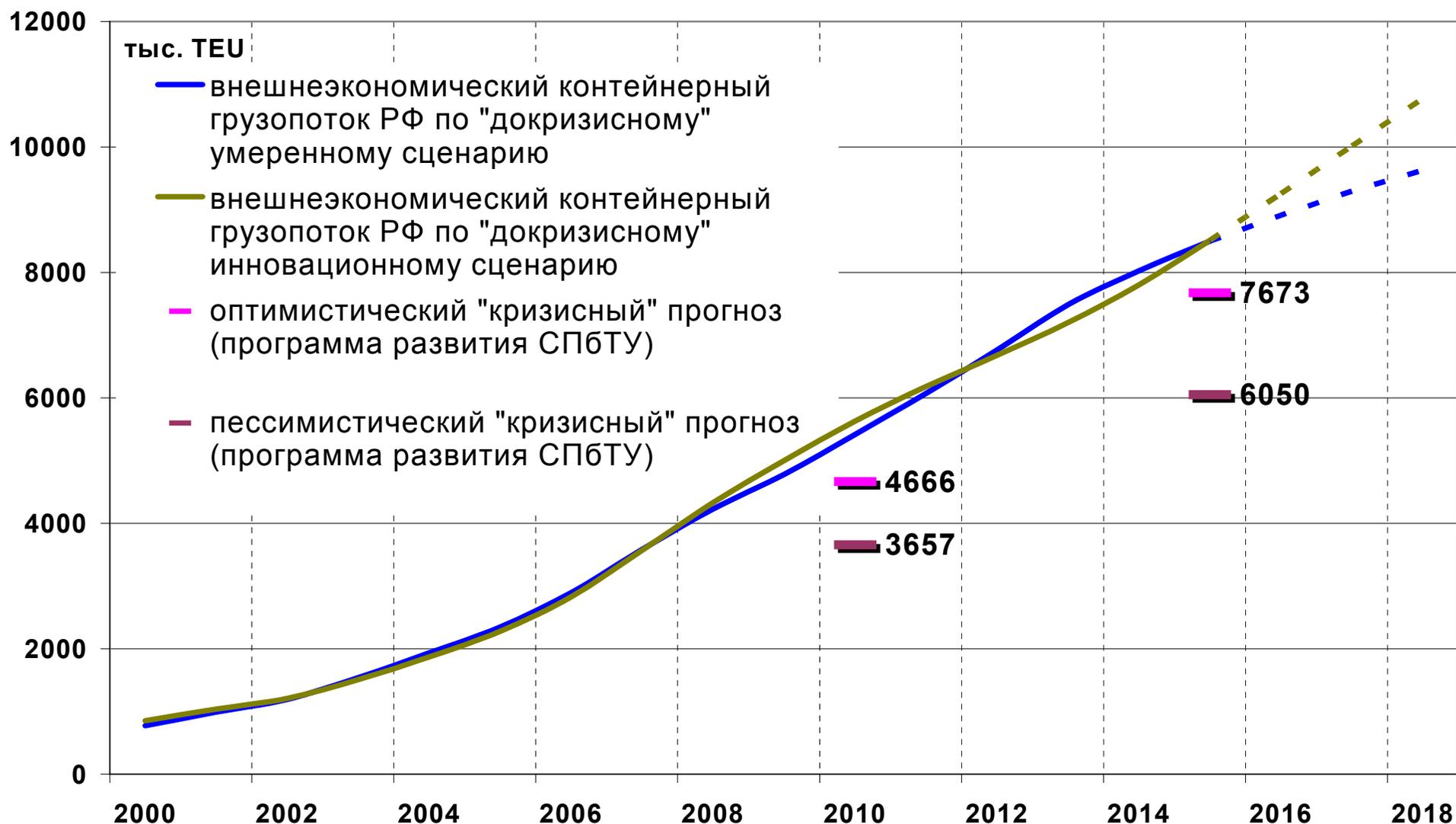
Динамика импорта

- Минимальный
- Максимальный

Сводный прогноз грузооборота портов СПБТУ на 2010-2015 гг.



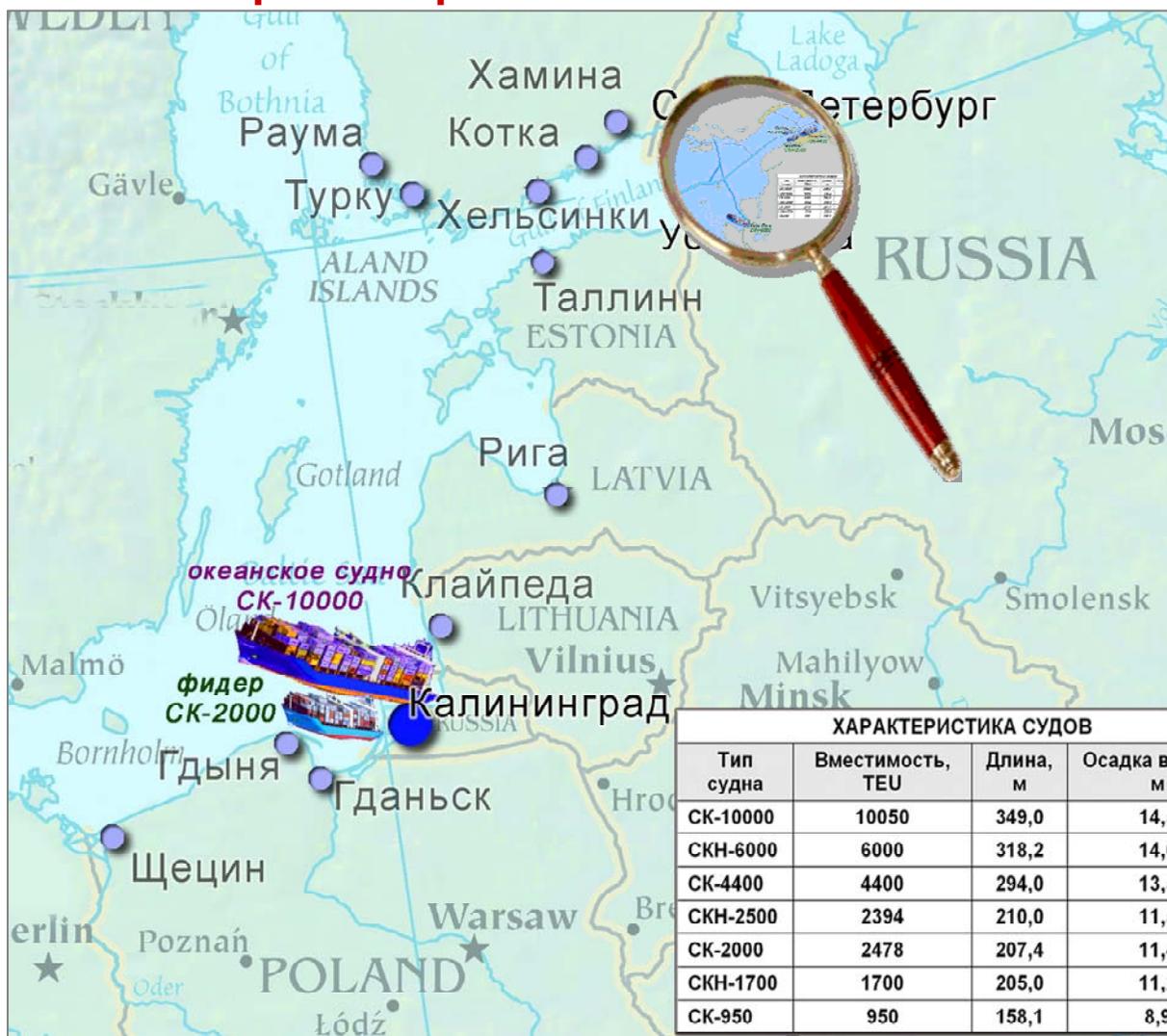
Прогноз внешнеэкономического контейнерного грузопотока РФ



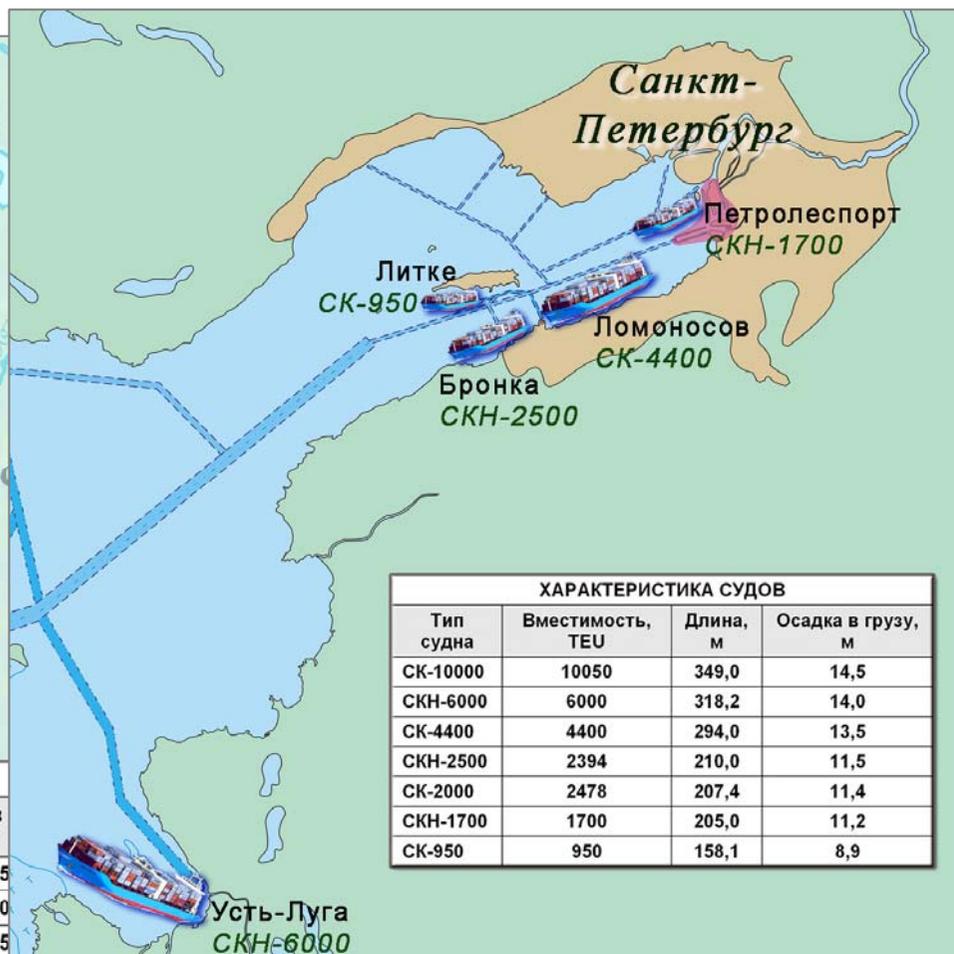
Планы развития контейнерных терминалов на Балтике

Размерения максимальных расчетных судов на полное развитие заявленных контейнерных терминалов

Вместимость, TEU	2005 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.
Средний размер судна	600	1240	2000	2730
Максимальный размер судна	1450	2940	4720	6460

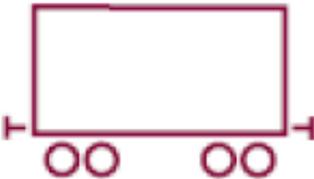


ХАРАКТЕРИСТИКА СУДОВ			
Тип судна	Вместимость, TEU	Длина, м	Осадка в м
СК-10000	10050	349,0	14,5
СКН-6000	6000	318,2	14,0
СК-4400	4400	294,0	13,5
СКН-2500	2394	210,0	11,5
СК-2000	2478	207,4	11,4
СКН-1700	1700	205,0	11,2
СК-950	950	158,1	8,9

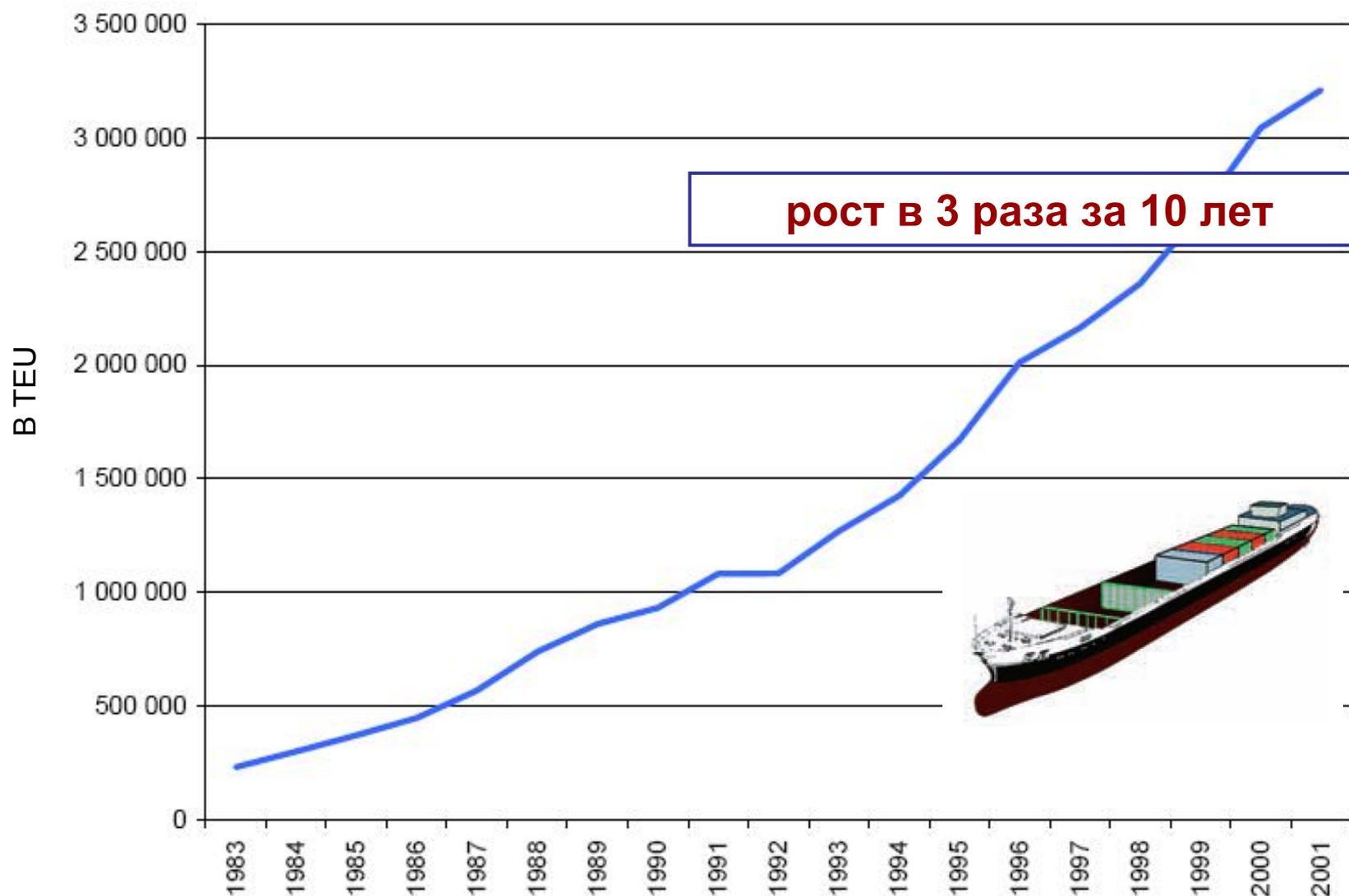


ХАРАКТЕРИСТИКА СУДОВ			
Тип судна	Вместимость, TEU	Длина, м	Осадка в грузу, м
СК-10000	10050	349,0	14,5
СКН-6000	6000	318,2	14,0
СК-4400	4400	294,0	13,5
СКН-2500	2394	210,0	11,5
СК-2000	2478	207,4	11,4
СКН-1700	1700	205,0	11,2
СК-950	950	158,1	8,9

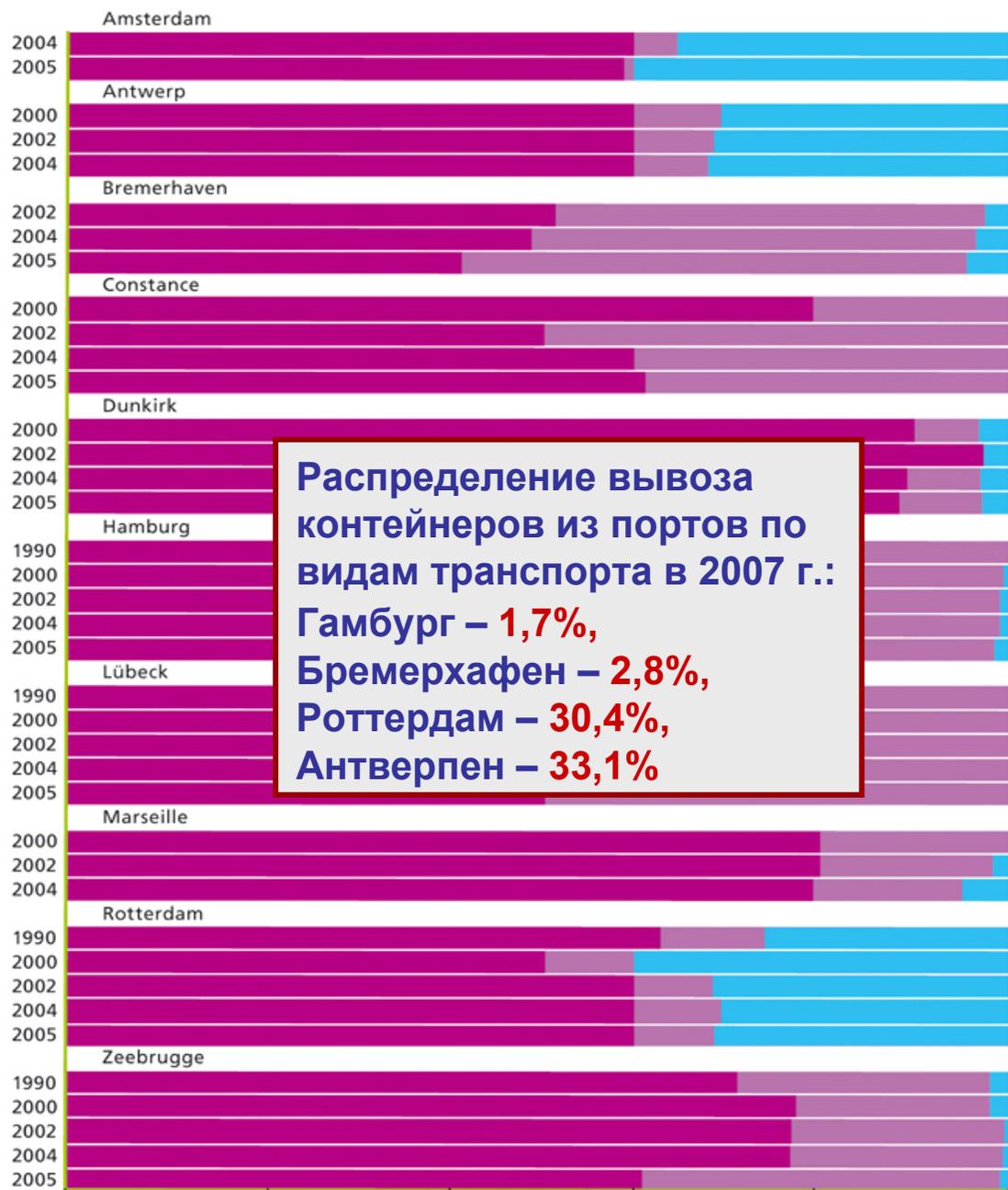
Сравнение речных, автомобильных и железнодорожных контейнерных перевозок

Характеристики	Виды перевозок		
			
стоимость	высокая	низкая	низкая
охват рынка	door-to-door	терминал-терминал	терминал-терминал
скорость	высокая	низкая - средняя	низкая
расписание	нефиксированное	фиксированное	фиксированное
риски порчи груза	низкие	средние - высокие	низкие - средние

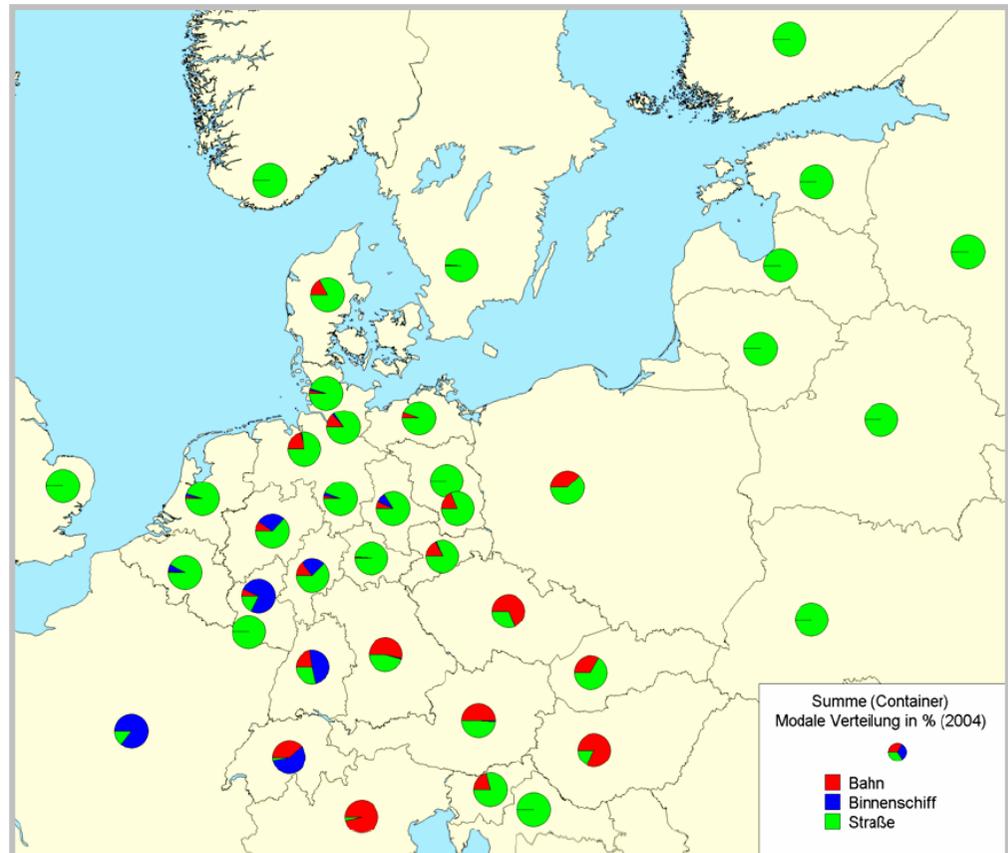
Динамика речных контейнерных перевозок в Европе



Роль внутреннего водного транспорта в сообщении с морскими портами

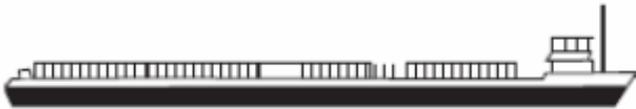
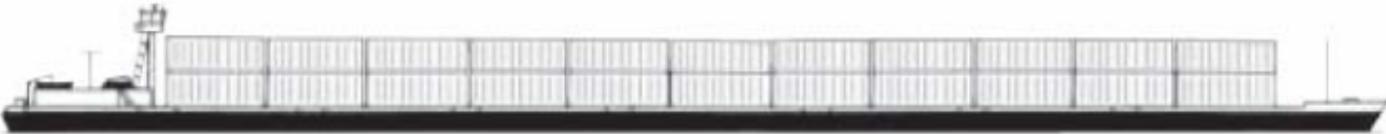


Распределение вывоза контейнеров из портов по видам транспорта в 2007 г.:
 Гамбург – 1,7%,
 Бремерхафен – 2,8%,
 Роттердам – 30,4%,
 Антверпен – 33,1%



Структура поступления контейнеров по видам транспорта в регионы

Речные контейнерные суда, используемые в Европе

Судно	Длина / ширина / осадка / вместимость
 <p>Контейнерное судно класса Кемпетаар</p>	63 м. / 7,0 м. / 2,5 м. / 32 TEU
 <p>Контейнеровоз</p>	110 м. / 11,4 м. / 3,0 м. / 200 TEU
 <p>Контейнерное судно класса Jowi</p>	135 м. / 17,0 м. / 3,0 м. / 470 TEU

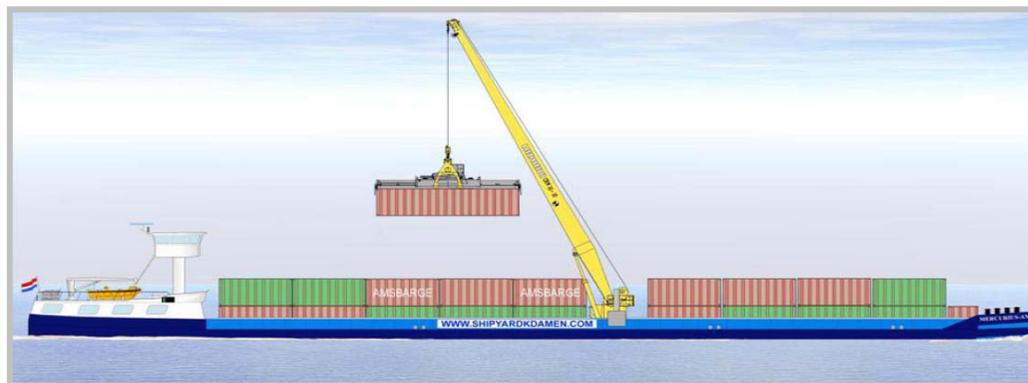
Контейнерные суда, оборудованные кранами

Неэффективно оборудовать речные контейнерные терминалы контейнерными кранами

Решение – контейнерные суда, оборудованные кранами



Осадка:
мин. – 2 м, макс. – 2,8 м
Длина – 86,00 м
Ширина – 11,55 м



Российские суда, используемые для речных перевозок

Суда типа «Волго-Балт»



Назначение	В основном, для насыпных и навалочных грузов, тарно-штучных
Год постройки головного судна	1960
Грузо-подъемность (т)	507Б, 1565, 1565М - 5000 507, 507А - 5300 1566 - 5500
Длина/ширина/осадка (м)	507, 507А - 140 / 16.6 / 3.5 507Б, 1565, 1565М - 138,3 / 16,7 / 3,5 1566 - 138,3 / 16,7 / 3,7
Скорость (км/ч)	507, 507А - 23 507Б, 1565, 1565М - 21 1566 - 17

Суда типа «Волго-Дон»



Назначение	для насыпных и навалочных грузов, генеральных грузов, леса в бревнах, контейнеров
Год постройки головного судна	1962
Грузо-подъемность (т)	2700
Длина/ширина/осадка (м)	114 / 13.2 / 3.4 (м)
Мощность (л.с.)	1320 - проекта 791 1400 – все остальные
Скорость (км/ч)	20,2 - проекта 791 22 - все остальные

Водные пути Европейской части России



Волго-Балтийский канал

- протяженность - 4,896 тыс. км,
- из них 3,916 тыс. км с судоходной обстановкой
- 11 шлюзов
- гарантированная глубина – 3,5 м
- грузоподъемность судов до 4000 т

- 1 126 речных портов
- 2 более 200 млн. т. / год, загрузка на **40-50%**
- 3 75% гидросооружений старше **50 лет**
- 4 только **32%** гидро-сооружений и **25%** ВВП – в безопасном состоянии

Волго-Донской канал

- протяженность - 1947 км
- гарантированная глубина – 4,0 м
- 18 одноступенчатых шлюзов
- грузоподъемность судов до 5000 т
- пропускная способность 11 млн. т/год

Основные проблемы развития контейнерных перевозок по ВВП России

ПРОБЛЕМЫ

Нестабильность грузопотоков
сезонность



Потребность в инвестициях

- ❶ флот, пригодный для контейнерных перевозок
- ❷ оборудование терминалов
- ❸ дноуглубление



**высокие риски,
недостаток инвестиций**

РЕШЕНИЕ

- ❶ организация контейнерных перевозок с минимумом необходимых инвестиций



- ❷ привлечение стабильного грузопотока
- ❸ возможное расширение бизнеса за счет совмещения речных портов с логистическими терминалами

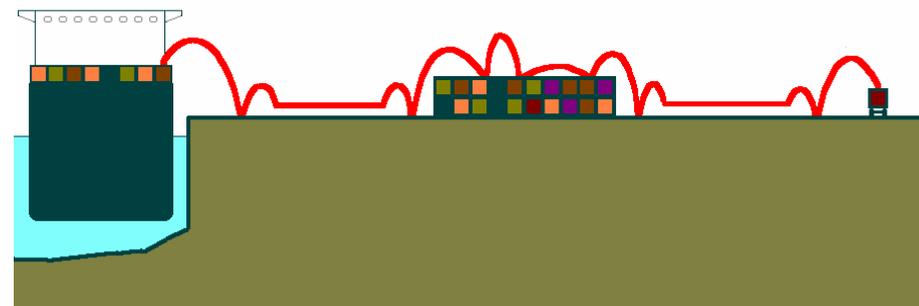
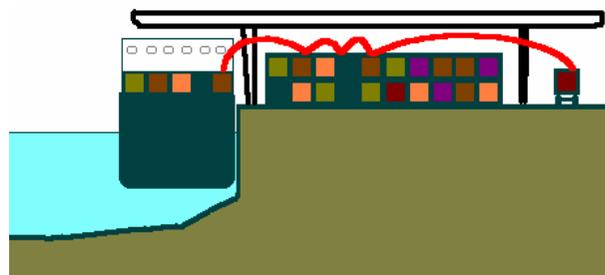
Возможные технологические решения наземной системы складирования

На начальном этапе, связанном с большими рисками, в качестве терминальной транспортно-технологической схемы использовать контейнерные транслифтеры



Окончательные технологические решения наземной системы складирования

После выявления потребностей в обработке грузопотоков перейти от системы с транслифтерами к использованию терминалов более или менее традиционной структуры





Благодарю за внимание!

Презентация будет опубликована на нашем сайте:

www.morproekt.ru

Телефон: +7 812 333-13-10

Факс: +7 812 333-13-11

e-mail: mct@morproekt.ru