

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 8 ноября 2017 г. № 2469-р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемую Стратегию развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года (далее – Стратегия).

2. Федеральным органам исполнительной власти руководствоваться положениями Стратегии при разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, федеральных целевых программ и иных документов.

3. Минкавказу России:

с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в 6-месячный срок подготовить и представить в Правительство Российской Федерации проект правового акта Правительства Российской Федерации об утверждении плана мероприятий по реализации Стратегии;

совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти обеспечить реализацию мероприятий, предусмотренных Стратегией;

обеспечить мониторинг и контроль реализации положений, предусмотренных Стратегией.

4. Рекомендовать органам государственной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления руководствоваться положениями Стратегии при разработке и реализации государственных программ субъектов Российской Федерации и иных документов.

Председатель Правительства
Российской Федерации

Д.Медведев

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации

СТРАТЕГИЯ
развития российских морских портов в Каспийском бассейне,
железнодорожных и автомобильных подходов к ним
в период до 2030 года

I. Общие положения

1. Основные понятия

Понятия, используемые в настоящей Стратегии, означают следующее:

"Каспийский бассейн" – районы Каспийского моря, в которых Российская Федерация осуществляет юрисдикцию в отношении хозяйственно-экономической деятельности, связанной с освоением ресурсов дна и недр, судоходством, воспроизводством и использованием биологических ресурсов, проведением морских научных исследований, рыболовством, а также иных вопросов в торгово-экономической, промышленной, транспортной, энергетической и экологической сферах;

"Каспийский регион" – территории субъектов Российской Федерации, расположенных в южной части Российской Федерации, находящихся вблизи Каспийского моря (имеющих его береговую линию в своих границах), в частности территории субъектов Российской Федерации, входящих в состав Северо-Кавказского федерального округа, а также Астраханской области и Республики Калмыкия;

"Прикаспийский регион" – акватория Каспийского моря и прибрежная территория России, Ирана, Казахстана, Азербайджана и Туркменистана;

"транспортный узел Каспийского бассейна" – комплекс транспортных узлов и коридоров, объединенных в единый международный транспортно-логистический центр, оказывающий комплекс услуг по обработке контейнерных грузов и обслуживанию поездов, включая терминальную обработку, таможенную очистку грузов и их складское хранение;

"зеленый коридор" – специально обозначенное в местах прибытия или убытия место, предназначенное для перемещения физическими лицами через таможенную границу в сопровождаемом багаже товаров для личного пользования, не подлежащих таможенному декларированию, при одновременном отсутствии у таких лиц несопровождаемого багажа, которое создается между Россией и Ираном в целях упрощения и ускорения прохождения таможенной границы;

"кластер" – группа взаимосвязанных организаций (поставщиков, заказчиков, научно-исследовательских институтов и других организаций, взаимодополняющих друг друга), позволяющая распределить общие для всех ресурсы и сократить транспортные издержки и сроки поставки товаров;

"промышленный (производственный) кластер" – совокупность субъектов деятельности в сфере определенной отрасли промышленности, связанных отношениями в указанной сфере вследствие территориальной близости и функциональной зависимости и размещенных на территории Каспийского региона;

"агропромышленный кластер" – совокупность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, занимающихся хранением, переработкой и (или) оптовой реализацией пищевых продуктов и продовольственного сырья, входящих в оптовый продовольственный комплекс соответствующего направления (глубокая переработка зерна, обработка сельскохозяйственной продукции, переработка морских биологических ресурсов и др.) и функционирующих в границах Каспийского региона;

"логистический кластер" – технологический комплекс, включающий совокупность объектов транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающих функционирование и развитие промышленных и агропромышленных кластеров Каспийского региона, и предназначенный для организации движения товаров, а также оказания транспортно-логистических услуг (железнодорожные и внутренние водные пути, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, складские и контейнерные терминалы, транспортно-логистические комплексы, здания, сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие функционирование объектов транспортно-логистической инфраструктуры);

"своповая сделка" – соглашение по обмену товарами между сторонами сделки для упрощения логистики и системной загрузки производственной и логистической инфраструктуры, которое позволяет осуществить поставку товара на один рынок взамен получения соответствующего товара на другом рынке.

2. Потенциал сотрудничества в Каспийском регионе

Каспийский регион имеет многообещающие перспективы для успешного социально-экономического развития. Одним из существенных факторов является близость Каспийского моря, обладающего богатыми природными запасами и являющегося связующим логистическим звеном.

Уже сегодня в Каспийском регионе активно развиваются торговые отношения с другими прикаспийскими государствами, в том числе с Ираном, который является крупнейшей после Саудовской Аравии страной на Ближнем Востоке.

Основой развития партнерства в Каспийском регионе служат российские каспийские морские порты, расположенные в г. Астрахани, с. Оля и г. Махачкале (далее – российские порты).

Вместе с тем на фоне активного развития мировой морской торговли в настоящее время потенциал сотрудничества в Каспийском регионе используется не в полной мере, объемы грузоперевозок через российские порты ежегодно снижаются. Это связано с 3 основными проблемами:

по наиболее перспективным видам перевозок не сформирован

конкурентоспособный по стоимости и временным затратам маршрут транспортировки и транзита грузов из России по Каспийскому морю. В частности, не полностью используется экономический потенциал незамерзающих глубоководных российских акваторий, отсутствуют современные портовые и логистические мощности, соответствующие современным требованиям потребителей;

не в полной мере реализован потенциал роста производства промышленной и агропромышленной продукции, который способен удовлетворить растущие потребности Ирана, Индии и стран Персидского залива;

не созданы условия для развития водного туризма.

Привлечение Ирана к свободной торговле и использование его территории для транзита открывает привлекательные перспективы для всех стран региона. Успешная конкуренция Российской Федерации в увеличении грузооборота через Иран обеспечит укрепление геополитического и политического присутствия Российской Федерации в Каспийском регионе, развитие устойчивых экономических и культурных связей с Ираном, Индией и странами Персидского залива.

3. Современное состояние и проблемы развития российских морских портов

Настоящая Стратегия разработана для обеспечения устойчивого развития Каспийского региона и включает в себя инфраструктурные, юридические и экономические аспекты, реализация которых поможет превратить Каспийский регион в одну из значимых зон международной торговли и транзита, а также в экономически активную территорию Российской Федерации с опережающими темпами развития.

Настоящая Стратегия разработана с учетом положений Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации [от 17 ноября 2008 г. № 1662-р](#), Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации [от 9 октября 2007 г. № 1351](#), Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации [от 31 декабря 2015 г. № 683](#), Морской доктрины Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 26 июля 2015 г., Программы действий по обеспечению стратегических интересов Российской Федерации в Каспийском регионе на 2016 – 2018 годы, утвержденной Президентом Российской Федерации, и Федерального закона [от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ](#) "О стратегическом планировании в Российской Федерации", а также других законов, подзаконных актов и стратегических документов, обеспечивающих долгосрочное развитие территорий Российской Федерации.

Главной задачей настоящей Стратегии является интеграция российских портов в Каспийском регионе с главными транспортными узлами и коридорами международной торговли, образующими единый транспортный узел в Каспийском регионе. При этом имеется в виду

приоритетное использование российской промышленной продукции. Поскольку Иран также имеет обширную наземную и морскую транспортную инфраструктуру, развитие торговли с этим государством будет способствовать выходу (продвижению) российских товаров (в том числе промышленной продукции) на рынок Ирана, а также Индии и стран Персидского залива.

В целях реализации настоящей Стратегии предполагаются модернизация и перепрофилирование портовых мощностей, строительство 2 новых (грузового и пассажирского) морских портов (терминалов) на территории Республики Дагестан, а также развитие дальних и ближних автомобильных и железнодорожных подходов к морским портам. Одновременно с созданием портовых мощностей представляется целесообразным создание на российских верфях современных судов и объектов морской техники.

Кроме того, планируется реализация мер стимулирования развития Каспийского региона, в том числе создание ряда промышленных кластеров в целях формирования грузопотоков под растущие потребности перспективных потребителей – Ирана, Индии, стран Персидского залива и Восточной Африки.

В рамках международного взаимодействия с указанными государствами реализация настоящей Стратегии к 2030 году позволит:

- удовлетворить потребности внешней торговли;

- расширить возможности внешней торговли для российских производителей, сформировав дополнительный транспортный коридор, соединяющий Россию с Индией;

- реализовать мероприятия, направленные на противодействие негативным тенденциям, снижающим грузооборот в российских портах;

- сформировать стимулы для развития производства композитных материалов для судостроения, нефтехимии, глубокой переработки зерна и обработки сельскохозяйственной продукции, судоремонта, вылова и переработки биологических ресурсов;

- реализовать мероприятия, направленные на развитие круизного туризма в Каспийском море, обеспечивающие увеличение притока российских и иностранных туристов.

Стратегической целью настоящей Стратегии является укрепление экономического и геополитического присутствия Российской Федерации в Каспийском море, расширение и углубление экономических и культурных связей с государствами Прикаспийского региона, а также создание условий для дополнительного социально-экономического развития Каспийского региона путем увеличения грузопотоков международной торговли, проходящих через российские морские порты.

Направлениями настоящей Стратегии являются:

- развитие транспортного узла Каспийского бассейна и включение его в систему международной торговли;

- создание устойчивого транспортного и логистического коридора, связывающего Россию с Ираном, Индией и странами Персидского залива;

- социально-экономическое развитие Каспийского региона;

- развитие в Каспийском регионе бизнеса, ориентированного на экспорт через транспортный узел Каспийского бассейна;

снижение логистических издержек;

развитие гражданского судостроения и судоремонта в Каспийском регионе;

укрепление обороноспособности и безопасности южных границ Российской Федерации.

Задачами настоящей Стратегии являются:

регуляторные задачи:

повышение конкурентоспособности грузовых и пассажирских перевозок через российские порты путем упрощения административных процедур (в том числе ускорение прохождения таможенных процедур при перевозке грузов, оперативное согласование проектов по модернизации портовой инфраструктуры);

создание благоприятных условий для развития внутреннего и международного туризма в Каспийском регионе (в том числе упрощение визового режима) с приоритетным использованием судов, построенных на российских верфях;

задачи в сфере тарифов – формирование и администрирование единых конкурентоспособных тарифов перевозки через каспийский транспортный узел;

инвестиционные задачи – модернизация существующей и создание новой логистической и транспортной инфраструктуры для развития грузовых и пассажирских перевозок, в том числе портовой инфраструктуры, а также дальних и ближних автомобильных и железнодорожных подходов к морским портам;

операционная задача – внедрение системы планирования и управления проектами, раскрывающими экспортный потенциал Каспийского региона, в том числе промышленными (производственными) кластерами и логистическими кластерами, путем формирования необходимых законодательных и административных условий и институтов;

институциональная задача – создание стимулов для развития сельского хозяйства, промышленного производства и транспортной инфраструктуры, позволяющих достичь синергетического эффекта.

Механизмами реализации настоящей Стратегии являются:

прямые механизмы:

регулирование транспортных тарифов в целях повышения их конкурентоспособности;

увеличение товарооборота в результате упрощения таможенных процедур между Россией и Ираном;

создание на частно-государственной основе институтов, задачами которых станет развитие торговли и транспортировки российских товаров в Иран, Индию и страны Персидского залива через российские порты;

развитие торговых маршрутов из России в Индию и страны Персидского залива через Каспийское море и территорию Ирана;

развитие туристических программ;

модернизация существующих и создание новых объектов транспортной логистической инфраструктуры и инфраструктуры, необходимой для осуществления туристской деятельности в Каспийском

регионе, а так же в Прикаспийском регионе;

формирование в Каспийском регионе территорий со специальными режимами – территорий опережающего социально-экономического развития (далее – территории опережающего развития) в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, а также создание возможности применения режима свободного порта в отношении создаваемых и существующих российских портов и портов, создаваемых в Каспийском регионе;

создание и развитие в Каспийском регионе агропромышленных кластеров и промышленных (производственных) кластеров, направленных на производство экспортных товаров;

создание условий совершенствования государственного контроля в пункте пропуска в морском порту Астрахань;

косвенные механизмы:

заключение соглашений о торгово-экономическом сотрудничестве между прикаспийскими государствами и сотрудничестве в области транспорта на Каспийском море;

формирование международного транспортного коридора "Север – Юг" протяженностью 7200 километров от г. Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Бомбей), включенного в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации [от 22 ноября 2008 г. № 1734-р](#), и Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации [от 17 июня 2008 г. № 877-р](#);

сопряжение развития транспортного и транзитного потенциала России, в том числе Каспийского региона, с китайской инициативой "Один пояс – один путь";

подписание соглашения о свободной торговле с Ираном;

упрощение на двусторонней основе визового порядка въезда в страны, имеющие выход к Каспийскому морю;

развитие ближних и дальних автодорожных и железнодорожных подходов к российским портам.

Реализация настоящей Стратегии осуществляется в 3 этапа:

подготовительный этап (2018 – 2019 годы):

подготовка нормативно-правовой базы, необходимой для реализации настоящей Стратегии, в том числе принятие федерального закона о применении режима свободного порта в Каспийском регионе;

осуществление координации в области транспорта, логистики и туризма, территорий опережающего развития и свободных портов;

создание специальных режимов ведения хозяйственной деятельности (в первую очередь территорий опережающего развития, свободных портов) для территорий, на которых будут реализовываться эти проекты;

формирование и координация агропромышленных кластеров и промышленных (производственных) кластеров, реализация инвестиционных проектов по развитию производства экспортно ориентированной продукции;

поддержка научно-исследовательских центров, занимающихся

поиском перспективных направлений развития Каспийского региона;

создание инструментов поддержки экспортно ориентированной инвестиционной деятельности с использованием механизмов, предусмотренных государственной программой Российской Федерации "Развитие Северо-Кавказского федерального округа" на период до 2025 года, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации [от 15 апреля 2014 г. № 309](#) "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие Северо-Кавказского федерального округа" на период до 2025 года";

развитие инструментов финансовой поддержки инвестиционных проектов, реализуемых в Каспийском регионе;

создание (определение) оператора с государственным участием по разработке маршрутов и использованию парка грузовых и пассажирских судов в Каспийском регионе;

разработка транспортных маршрутов по доставке грузов морским и речным транспортом;

разработка туристических программ по развитию морского и речного туризма;

создание предпосылок для увеличения потребности в строительстве новых современных грузовых, пассажирских, круизных и других судов в целях осуществления перевозок в Каспийском море, а также определение источников и объемов финансирования с привязкой к производственным мощностям судостроительных предприятий Российской Федерации;

разработка технической документации для строительства современных судов в целях осуществления перевозок в Каспийском море (с привлечением российских проектных организаций, использованием разработок, выполненных в рамках реализации государственных программ, а также с применением передовых мировых практик);

разработка ходатайств (деклараций) о намерениях инвестирования по каждому проекту развития портовой инфраструктуры (строительство 2 новых (грузового и пассажирского) морских портов (терминалов) на территории Республики Дагестан;

проектирование пассажирских терминалов в портах гг. Астрахани, Махачкалы и Дербента с приоритетным использованием промышленной продукции, произведенной на территории Российской Федерации;

проведение научных, в том числе промысловых, экспедиций в целях разработки методологии экономически обоснованного освоения ресурсов Каспийского моря (в том числе биологических ресурсов);

создание проектного офиса (проектных офисов), обеспечивающего применение принципов и методов проектного управления при реализации отдельных мероприятий и проектов настоящей Стратегии;

разработка и реализация комплексного научно-исследовательского подхода к решению таких проблем, как дноуглубление Волго-Каспийского морского судоходного канала, снижение заносимости канала и поддержание его технических характеристик, в целях оптимизации затрат на его содержание (строительство систем ограничительных дамб в морской части канала, проведение детального обследования лимитирующих участков и гидрографических работ с

изданием в дальнейшем современных навигационных карт);
взаимодействие с Ираном на уровне постоянной
Российско-Иранской комиссии по торгово-экономическому
сотрудничеству;

основной этап (2020 – 2025 годы):

проектирование нового морского глубоководного порта
(терминала), предусматривающее очередность строительства;

строительство и ввод в эксплуатацию 1-й очереди нового
морского глубоководного порта (терминала);

реализация проекта, в том числе на условиях
государственно-частного партнерства, по строительству на российских
верфях перспективных морских судов в целях осуществления перевозок
в Каспийском море;

строительство пассажирских терминалов в портах гг. Астрахани,
Махачкалы и Дербента;

реализация новых инвестиционных проектов (в том числе в рамках
территорий опережающего развития и свободных портов) за счет
коммерциализации результатов, полученных научно-исследовательскими
центрами на подготовительном этапе реализации настоящей Стратегии;

развитие каспийского морского круизного туризма с приоритетным
использованием судов, построенных на российских верфях;

развитие транскаспийской международной торговли;

разработка проекта создания кластера по переработке морских
биологических ресурсов Каспийского моря;

перспективный этап (2026 – 2030 годы):

оценка достаточности реализованных мероприятий настоящей
Стратегии, а также потенциала и перспектив развития российских
портов и формирование на основе проведенной оценки мероприятий,
направленных на их дальнейшее развитие после 2030 года;

строительство 2-й очереди нового морского глубоководного порта
(терминала);

проработка вопроса развития торговых отношений со странами
Прикаспийского региона с учетом расширения мощностей нового
морского глубоководного порта (терминала);

развитие кластера переработки морских биологических ресурсов;

строительство современного гражданского флота на российских
верфях, предназначенного в том числе для добычи полезных ископаемых
и биологических ресурсов Каспийского моря.

II. Оценка и анализ состояния морских портов, транспортных подходов к ним, а также гражданского флота в Каспийском регионе

1. Оценка социально-экономического положения Каспийского региона

Северо-Кавказский федеральный округ

Главной отличительной чертой Северо-Кавказского федерального

округа является низкий уровень индустриализации (по данным за 2016 год в округе производство промышленной продукции по отношению к промышленной продукции, произведенной в России в целом, составило лишь 1,1 процента). При этом в округе хорошо развито сельское хозяйство (за тот же год производство сельскохозяйственной продукции по отношению к сельскохозяйственной продукции, произведенной в России в целом, составило 8 процентов).

Учитывая существующие сельскохозяйственные мощности, на подготовительном этапе реализации настоящей Стратегии целесообразно создать условия для экспорта сельскохозяйственной продукции, произведенной в Каспийском регионе, в другие страны, в частности в Иран, который закупает 25 процентов зерновых за рубежом.

В то же время наличие в российской части Каспийского моря большого количества разведанных полезных ископаемых, а также готовности таких компаний, как публичное акционерное общество "Газпром" и публичное акционерное общество "Роснефть", инвестировать в разработку новых месторождений делают возможным создание большого количества высокотехнологичных производств, связанных с переработкой нефти, в том числе с производством пластмасс и смол. Реализация индустриальных проектов в Каспийском регионе позволит создать новые рабочие места и обеспечить новые порты экспортной продукцией.

Северо-Кавказский федеральный округ имеет важное значение в продовольственной структуре Российской Федерации. В 2016 году в округе произведено по отношению к урожаю, собираемому в Российской Федерации, 38,5 процента винограда, более 11 процентов зерна, плодов, ягод и овощей (14,9 процента), а также более 5,7 процента сахарной свеклы. Темпы роста объемов производства агропромышленного комплекса в последние годы превышают среднероссийские (по итогам 2016 года в округе рост составил 6,1 процента, в России – 4,8 процента).

В Северо-Кавказском федеральном округе также развита пищевая промышленность, представленная в основном производством алкогольных напитков и минеральной воды. Так, в 2016 году производство игристых, шампанских и столовых вин составило соответственно 41, 23 и 14 процентов. При этом по общему показателю производства округ занимает 3-е место по стране после Южного федерального округа, а по производству коньяка и минеральной воды находится на 1-м месте.

Северо-Кавказский федеральный округ имеет большой потенциал развития животноводства. В 2016 году произведено 12 процентов мяса и субпродуктов пищевых убойных животных в общем объеме их производства. И это при том, что на округ приходится 12 процентов крупного рогатого скота и 38 процентов поголовья овец и коз. Такой разрыв позволяет говорить о большом потенциале округа с точки зрения развития животноводства, в том числе производства халяльной продукции, которая набирает популярность как в Российской Федерации, так и за ее пределами, в том числе Иране и странах Персидского залива.

Северо-Кавказский федеральный округ также имеет благоприятные

транзитные возможности и большое количество исторических достопримечательностей, поэтому его интеграцию в каспийский транспортный узел следует осуществлять не только в логистической, но и в туристской деятельности, в том числе путем создания современных туристских центров с высоким уровнем сервиса. Их преимуществами являются уникальные природные условия Северного Кавказа и побережья Каспийского моря.

Республика Дагестан

Республика Дагестан является своеобразным мостом между субъектами Российской Федерации, входящими в состав Северо-Кавказского федерального округа, и Каспийским морем, а также между Европой и Азией. По ее территории проходит железнодорожная магистраль (транспортный коридор "Север – Юг"), которая является кратчайшей в сравнении с аналогичными магистралями, проходящими через Казахстан и Туркменистан. С Южным федеральным округом Республику Дагестан связывает автомобильная дорога Р-217 "Кавказ".

Республику Дагестан отличает относительно низкий уровень индустриализации. Вместе с тем в последние годы наблюдается рост промышленного сельскохозяйственного производства. Здесь в настоящее время развиты машиностроение (в том числе сельскохозяйственное машиностроение), пищевая промышленность, приборостроение и электроэнергетика.

Перспектива социально-экономического развития Республики Дагестан связана с развитием логистических и портовых мощностей, а также с производством перспективных для экспорта товаров.

Морской порт Махачкала связан с портами стран Каспийского бассейна и судоходным путем через г. Астрахань по р. Волге в направлении Север – Юг с выходом в Белое, Балтийское, Черное и Средиземное моря. Также функционирует международный аэропорт "Уйташ", нормативная пропускная способность почтово-грузового склада которого составляет 4392 тонны в год. Кроме того, на дагестанском побережье Каспийского моря имеются перспективные для развития современных портовых мощностей зоны.

Через Республику Дагестан проходит большая часть грузопотока Каспийского региона. Около 55 процентов грузов идет через порт Махачкала. При этом 87 процентов грузов, проходящих через порт, составляет сырая нефть. Остальные 13 процентов составляют зерно (10 процентов грузов) и тарно-штучные и лесные грузы (3 процента).

Объем запасов углеводородного сырья на территории Республики Дагестан и прилегающей части российского участка дна Каспийского моря оценивается по нефти и газоконденсату в 509 млн. тонн, а по природному газу – в 877 млрд. куб. метров. Освоение этих ресурсов позволит значительно увеличить объем переработки углеводородов и увеличить экспортный потенциал. При ожидаемом росте объемов нефтедобычи в Каспийском море возможности порта Махачкала позволяют формировать большие грузопотоки в рамках транснационального коридора "Север – Юг".

Кроме того, Республика Дагестан обладает значительным научно-техническим и образовательным потенциалом, используя который можно развивать приоритетные отрасли промышленности.

На территории Республики Дагестан действует ряд технопарков и промышленных парков, специализирующихся на разработке и производстве электронных приборов, а также на создании композитных материалов.

При этом потенциал дагестанских производителей в значительной мере ограничен слабым доступом к рынкам сбыта, поэтому одной из главных задач его развития является создание новых и модернизация существующих транспортных путей.

Астраханская область

Астраханская область занимает стратегическое положение в Каспийском регионе. Порт Астрахань находится в непосредственной близости от Каспийского моря, а также соединяется с Балтийским, Черным и Средиземным морями через внутренние водные пути Российской Федерации.

Автомобильная дорога регионального значения Астрахань – Красный Яр – граница с Республикой Казахстан соединяет столицу Астраханской области с г. Атырау, а автомагистраль Р-22 "Каспий" – с г. Волгоградом и центральной частью России. Воздушное сообщение осуществляется через международный аэропорт "Нариманово".

В Астраханской области расположено 2 морских порта – порт Астрахань и порт Оля. Порт Астрахань имеет ключевое значение для экспорта ряда сельскохозяйственных товаров. Так, в 2016 году через него было отгружено более 60 процентов всего российского зерна, транспортируемого в Иран через Каспийский регион.

Благодаря удобному местоположению порта и сочетанию речного, морского, железнодорожного, автомобильного и авиационного видов транспорта, а также большому объему разведанных запасов углеводородов на прилегающей к Астраханской области части российского участка дна Каспийского моря, здесь имеется возможность в кратчайшие сроки организовать добычу и транспортировку запасов нефтегазового углеводородного сырья.

Астраханская область имеет хорошо развитое сельское хозяйство. Область является крупнейшим поставщиком сельскохозяйственной продукции на юге России, при этом приоритетной отраслью является растениеводство. Также этот регион является основным субъектом в сфере рыбного хозяйства прикаспийской территории России.

Обрабатывающая промышленность Астраханской области представлена предприятиями топливно-энергетического и машиностроительного комплексов, пищевой промышленностью и промышленностью строительных материалов, а также химической и нефтехимической, стекольной, полиграфической и медицинской промышленностью.

Особое место среди промышленных предприятий занимает акционерное общество "Судостроительный завод "Лотос", являясь одним

из крупнейших предприятий Астраханской области и Юга России в целом. Верфь располагает квалифицированными кадрами и большими техническими возможностями, позволяющими строить комплекты блок-модулей верхних строений стационарных платформ, предназначенных для разведки и добычи нефти и газа на континентальных шельфах морей и океанов. С 2016 года на производственных мощностях завода осуществляется строительство круизного пассажирского судна. Суда такого типа в перспективе могут быть задействованы на круизах по Каспийскому морю.

В целом на территории Астраханской области располагается значительное количество судостроительных и судоремонтных предприятий, которые планируется задействовать при строительстве современного флота в целях реализации настоящей Стратегии.

Кроме того, Астраханская область входит в число лидеров российских регионов по производству природного газа, серы и нефтепродуктов. Активное развитие добычи энергоресурсов на российском участке дна Каспийского моря способствует загрузке портов строительными грузами для обустройства новых месторождений.

Республика Калмыкия

Республика Калмыкия находится к югу от Астраханской области и к северу от Республики Дагестан. Столицей Республики Калмыкия является г. Элиста, которая расположена недалеко от границы с Ростовской областью, а единственным калмыцким портом, имеющим выход в Каспийское море, является г. Лагань, расположенный в 10 километрах от береговой линии, однако в настоящее время он не используется из-за обмеления судоходных каналов. Учитывая низкий уровень индустриализации Республики Калмыкия и ее крайне низкий уровень внешней торговли (в 2016 году объем экспорта и импорта не превысил 1 тыс. тонн), в настоящее время модернизация единственного калмыцкого порта не является целесообразной.

Сильной стороной Республики Калмыкия является сельское хозяйство, в котором в 2016 году было занято 26,9 процента ее населения. Основным направлением является скотоводство. Республика Калмыкия занимает 8-е место в России по численности голов крупного рогатого скота, при этом доля мясного скота превышает 50 процентов общего показателя по стране. Учитывая большой экспортный потенциал мясной продукции, представляется целесообразным создать дополнительные условия для экспорта мяса из Республики Калмыкия через российские порты.

2. Современное состояние и проблемы развития российских портов

В настоящее время в Каспийском регионе незамерзающим портом, в котором навигация осуществляется круглогодично, является только порт Махачкала. При этом развитие российских портов ограничено Каспийским бассейном, так как у судов, выходящих из одного из

российских портов, есть 5 пунктов назначения, в которые они могут направиться, – Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Актау (Казахстан), а также Анзали и Амирабад (Иран).

Учитывая тот факт, что с Азербайджаном и Казахстаном Россия имеет сухопутные границы и развитое автомобильное и железнодорожное сообщение, а основная продукция Туркменистана (сырая нефть) поступает в Россию через нефтепровод, грузооборот российских портов в значительной мере ориентирован на Иран. Именно международными санкциями, наложенными в 2012 году на Иран международным сообществом, частично объясняется падение объема перевалки грузов через российские порты. Снятие санкций с Ирана в 2016 году не успело привести к значительному росту грузооборота. Кроме того, за 4 года Правительство Ирана произвело значительные инвестиции в металлургический комплекс, что приведет Иран к снижению потребления черных металлов и росту потребления каменного угля, который также можно транспортировать из России.

Через российские порты проходит лишь 1 процент общего грузооборота Российской Федерации. Для сравнения, через порты Балтики идет 33 процента морских грузов, через Азовско-Черноморский бассейн – 34 процента, через порты Дальнего Востока – 26,1 процента, через Арктический бассейн – 6,9 процента грузов.

Суммарная перевалочная мощность российских портов на текущий момент составляет более 20 млн. тонн в год, около половины из которых приходится на порт Махачкала. С 2011 по 2016 год загрузка портовых мощностей снизилась более чем в 1,5 раза, до 30 процентов. Грузооборот в 2016 году составил 6 млн. тонн.

Существование избыточных мощностей позволяет на подготовительном этапе настоящей Стратегии сосредоточить инвестиции на инфраструктурных проектах и проектах промышленных (производственных) кластеров, одновременно реализуя проект развития нового глубоководного морского порта (терминала).

Вместе с тем необходимо строительство новых мощностей в Каспийском регионе, так как российские порты находятся в городской агломерации, что накладывает ограничения на возможность развития ближних транспортных подходов. Таким образом, в целях наращивания грузооборота и пассажиропотока предлагается определить функциональную направленность портов с учетом их специализации по видам груза (с учетом механизмов рыночной конкуренции) и развития пассажирского обслуживания (в том числе с использованием водного транспорта).

Морской порт Астрахань

В морском порту Астрахань имеется 14 грузовых терминалов, мощность которых составляет 9934,5 тыс. тонн в год (наливные грузы – 2450 тыс. тонн в год, сухие грузы – 7389,5 тыс. тонн в год, грузы в контейнерах – 7,92 тыс. единиц в двадцатифутовом эквиваленте в год).

Площадь территории морского порта Астрахань составляет 186,11 гектара, а площадь акватории – 54,96 кв. километра, при этом в порту имеется 27 причалов общей длиной 3726,81 погонных метра. Максимальные габариты судов, которые способен принять порт, не должны превышать 4,5 метра осадки, 150 метров в длину и 20 метров в ширину. В определенное время в порту используется ледокольная проводка при осуществлении судоходства. Кроме того, регулярно проводятся дноуглубительные работы.

На территории порта Астрахань организованы складские помещения. Площадь крытых и открытых складов составляет 12,64 и 211,291 тыс. кв. метров соответственно. Кроме того, на территории имеются емкости и резервуары для хранения нефтепродуктов и зерновых грузов объемом 105,6 и 8 тыс. тонн соответственно.

Главной специализацией порта Астрахань является перевалка сухих грузов. Из 2590,4 тыс. тонн грузов, прошедших через порт в 2016 году, более 98 процентов составили именно сухие грузы. Основным объемом сухих грузов приходится на зерно (29,8 процента) и черные металлы (41,8 процента). При этом стоит отметить, что если объем переваленного через порт зерна за последние 5 лет вырос более чем в 6 раз (до 762,3 тыс. тонн), то аналогичный показатель по черным металлам, напротив, снизился в 3,5 раза, до 1066,8 тыс. тонн. Оба этих процесса стали результатом изменений в экономике Ирана, что говорит о высокой доле влияния этой страны на загруженность каспийских портов.

Основным направлением грузоперевозок через порт Астрахань в 2016 году являлся экспорт – 82,6 процента, при этом практически весь объем экспортных грузов приходится на сухие грузы (зерно, черные металлы, лесные грузы и др.). Транзитные грузы, на долю которых приходится 1,5 процента (36,6 тыс. тонн), преимущественно состоят из сухогрузов. На долю импорта и каботаж в порту приходится примерно по 8 процентов.

Морской порт Оля

Площадь территории морского порта Оля составляет 324,84 гектара и площадь акватории порта – 53,12 кв. километра.

На территории морского порта Оля имеется 12 причалов общей протяженностью 1877,4 погонного метра, мощностью 4,37 млн. тонн. По состоянию на 1 января 2017 г. использовались 7 причалов (1 – 5а и 7) протяженностью 1123 погонных метра, мощностью 2,42 млн. тонн, фактическое использование причалов составило 0,19 млн. тонн.

В морском порту Оля осуществляет свою деятельность один оператор морского терминала (акционерное общество "Морской торговый порт Оля"). Объем перевалки грузов в порту Оля в 2016 году составил 197,6 тыс. тонн, что является наименьшим показателем среди портов Российской Федерации Каспийского бассейна. Основным объемом грузов, переваливаемых через порт Оля в 2016 году, направлен на экспорт – около 91 процента или 180,5 тыс. тонн, причем весь объем приходится на сухие грузы. Лишь 9 процентов перевалки через порт составляют

импортируемые грузы.

На порт Оля оказали влияние перемены в иранской экономике. В 2011 году 80 процентов перевалки (448,9 тыс. тонн) приходились на черные металлы, а по итогам 2016 года указанная номенклатура грузов практически отсутствует. В настоящее время более 80 процентов (164,5 тыс. тонн) переваливаемых грузов в порту Оля приходится на зерно и продукты перемола, а в 2011 году их доля составляла лишь 0,35 процента общего объема грузов. В целом эти цифры говорят об общем снижении грузопотока, хотя открытие зернового терминала в 2012 году позволило несколько сдержать резкое падение перевалки грузов в порту.

Порт Оля является единственным среди портов в Каспийском регионе, который не находится в городской черте. В этой связи основным направлением развития порта Оля является обеспечение мер по повышению эффективности использования существующих портовых мощностей.

В соответствии с федеральной целевой программой "Развитие транспортной системы России (2010 – 2021 годы)", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации [от 5 декабря 2001 г. № 848](#) "О федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 – 2021 годы)", предусмотрены реконструкция и строительство объектов инфраструктуры порта Оля, в том числе строительство объектов федеральной собственности, специализированных терминалов порта, а также строительство 1-й очереди второго грузового района порта.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации [от 12 октября 2017 г. № 1243](#) "О реализации мероприятий федеральных целевых программ, интегрируемых в отдельные государственные программы Российской Федерации" мероприятия федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 – 2021 годы)", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации [от 5 декабря 2001 г. № 848](#) "О федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 – 2021 годы)", после 1 января 2018 г. будут осуществляться в рамках государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", включенной в перечень государственных программ Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации [от 11 ноября 2010 г. № 1950-р](#).

Морской порт Махачкала

Пропускная способность грузовых терминалов порта Махачкала составляет 11 млн. тонн в год. На территории порта осуществляет деятельность один оператор морских терминалов (акционерное общество "Махачкалинский морской торговый порт").

Площадь территории морского порта равняется 59,3 гектара, а площадь акватории порта – 5,58 кв. километра. В порту имеется 20 причалов, общая длина которых составляет 2113 погонных метров. В порту также располагаются складские помещения, крытые и открытые,

площадь которых составляет 2,02 и 44,2 тыс. кв. метров соответственно. Кроме того, для удобства обслуживания перевозчиков зерна имеется емкость для хранения зерна объемом 18 тыс. тонн. Морской порт принимает суда длиной до 150 метров с осадкой до 4,5 метра в Сухогрузной гавани и до 6,5 метра в Нефтяной гавани.

В настоящее время порт Махачкала является наиболее загруженным российским портом, его мощности заняты на 30 процентов общего объема пропускных способностей порта. Основной специализацией порта является перевалка наливных грузов, мощности которых загружены на 51,6 процента. В случае роста грузопотока необходимо предусмотреть расширение их пропускных способностей. Как и в порте Оля, с 2011 по 2016 годы в порте Махачкала сократилась перевалка черных металлов (с 270 до 34,5 тыс. тонн), при этом значительно вырос объем перевалки зерна (с 51 до 332 тыс. тонн), что позволяет говорить о целесообразности увеличения существующих площадей по хранению зерна.

Основной специализацией порта Махачкала является перевалка нефти, за 2016 год ее объем составил 2,8 млн. тонн или 87 процентов общего грузооборота. Значительная часть этой нефти является транзитной. Трубопровод Махачкала – Новороссийск позволяет переваливать через порт большое количество нефти из Туркменистана и Казахстана. В связи с сокращением поставки сухих грузов через порт Махачкала настоящая Стратегия предусматривает размещение на части сухогрузных площадей базы Каспийской флотилии Военно-Морского Флота Российской Федерации, которая позволит увеличить скорость развертывания военных морских сил, и, таким образом, увеличить обороноспособность государства в Каспийском регионе.

Развитие порта ограничено территориально, поскольку вокруг него имеется плотная городская застройка, свободные земельные участки под развитие порта в федеральной собственности отсутствуют. Кроме того, существуют аналогичные проблемы с развитием транспортных подходов к порту в связи с тем, что существующие магистрали, проходящие через городскую территорию, перегружены и не рассчитаны на рост грузопотоков. Также в настоящее время в акватории порта Махачкала существуют естественные природные ограничения, не позволяющие организовать возможность захода крупнотоннажных судов.

Волго-Каспийский канал

Волго-Каспийский канал является важной связывающей р. Волгу и Каспийское море транспортной артерией, используемой всеми грузовыми кораблями, следующими через порты Астрахань и Оля. Его длина составляет 188 километров, а паспортная глубина – 4,2 метра. Круглогодичная зимняя навигация осуществляется при поддержке 3 ледоколов. Технические характеристики канала обеспечивают пропускную способность морских портов Астрахань и Оля, которая составляет 14,3 млн. тонн в год.

Анализ текущего грузооборота российских портов Каспийского региона

Грузооборот через российские порты в значительной мере зависит от внешних факторов, в первую очередь от процессов в экономике Ирана, а также освоения новых месторождений и строительства нефтепроводов нефтяными компаниями Казахстана и Туркменистана. За 6 лет грузооборот портов Астрахань, Оля и Махачкала сократился с 10,9 млн. тонн в 2010 году до 6 млн. тонн в 2016 году. При этом в экономике региона идут масштабные изменения, от подготовленности к которым будет зависеть дальнейшая динамика грузопотока.

Сухие грузы

Два российских порта Каспийского региона (Астрахань и Оля) в основном осуществляют перевалку сухих грузов, большая часть которых направляется в Иран. При этом в иранской экономике активно реализуется программа по развитию металлургической промышленности, в результате которой импорт черных металлов резко сократился. Так, если в 2010 году через эти порты было отгружено 5 млн. тонн металлов, или 79 процентов всех сухих грузов, то в 2016 году этот показатель составил лишь 1107,9 тыс. тонн, или 18,4 процента грузооборота.

Перевалка сухих грузов могла бы упасть еще сильнее, если бы ее частично не компенсировал рост экспорта зерна, который за тот же период увеличился в 4 раза, с 307 до 1258,9 тыс. тонн. При этом тренд на замещение металла зерном будет продолжаться и дальше, поскольку Правительством Ирана поставлена стратегическая задача по переходу на экспорт металлопроката, и перевалка этих грузов через указанные порты будет сокращаться и дальше, а в перспективе может упасть до нуля.

В то же время потребности Ирана, а также граничащих с ним Ирака и Афганистана в зерне превышают существующее предложение на рынке зерна. Население этих стран быстро растет, среднее потребление зерна и его эквивалентов на душу населения значительно превышает общемировой показатель (более 150 килограммов на человека в год). Учитывая, что к 2030 году совокупное население этих 3 стран может вырасти с 150 до 186 млн. человек, собственное производство зерна этими странами ограничено (17 млн. тонн в год) из-за необходимости гарантированной ирригации. Дефицит зерна в этих странах будет неизбежно увеличиваться и к 2030 году может достигнуть 10 млн. тонн в год.

Учитывая, что совокупные возможности российских портов по экспорту зерновых составляют 1,5 млн. тонн в год, по мере их заполнения неизбежно встанет вопрос о вводе новых мощностей. В этой связи целесообразен запуск масштабной программы по перепрофилированию части мощностей, освободившихся после падения спроса на металлы, под нужды экспорта зерновых.

Также можно рассмотреть вариант включения в российско-иранские

кредитные контракты пункта об обязательном использовании российского металла на финансируемых в соответствии с этими контрактами инфраструктурных стройках, в том числе в ходе строительства новых очередей атомной электростанции в г. Бушере.

Наливные грузы

Почти все наливные грузы в Каспийском регионе составляет сырая нефть. Ее большая часть (2,8 млн. тонн, или 100 процентов, в 2016 году) переваливается через порт Махачкала, где для этих нужд имеется нефтехранилище, нефтяной терминал и нефтяной порт. При этом отгрузка нефти через порт Махачкала ежегодно сокращается. В 2012 году этот показатель составлял 5,27 млн. тонн, что в 2 раза больше, чем по итогам 2016 года.

Причиной сокращения является переориентация нефтяной логистики в Каспийском регионе на нефтепроводы.

В 2017 году порт Махачкала, около 87 процентов грузооборота которого составляет наливная нефть, может столкнуться с сокращением ее транспортировки практически до нуля, что связано с повышением требований к серности нефти, поставляемой в газопровод Баку – Тихорецк.

При этом потенциальной грузовой базой по наливным грузам для порта Махачкала в перспективе до 2025 года может служить "ранняя" нефть (нефть, для транспортировки которой еще не построены специальные нефтепроводы) с месторождения Центральное, запасы нефти которого оцениваются в 314 млн. тонн, а план разработки рассчитан на ближайшие 7 – 9 лет.

В качестве потенциального грузооборота может выступать поставка нефти и нефтепродуктов в Иран, который несмотря на то, что входит в десятку нефтяных экспортеров, заинтересован в своповых сделках с поставкой продукции на север Ирана и предоставлении аналогичных объемов в южных портах. Своповые сделки смогут обеспечить нефтеналивным терминалам системную загрузку.

Перспективы развития перевалки нефти через порт Махачкала зависят от реализации отраслевых государственных стратегий, а также программ развития нефтедобывающих компаний, осуществляющих разработки в Каспийском регионе.

Контейнерные перевозки

Самым технологичным способом перевозки грузов является сегмент контейнерных перевозок. Контейнерные перевозки имеют большой потенциал в связи с ростом контейнерной торговли с Индией и потенциальным развитием контейнерной торговли с Ираном. В настоящее время объем контейнерных перевозок составляет лишь малую часть от общей транспортировки грузов через российские порты (около 0,6 процента, или 38,4 тыс. тонн, в 2016 году), но он имеет большой потенциал в связи со стабильным ростом контейнерооборота с Индией и конкурентоспособности транзита через Иран в сторону Индии. Основным

грузопотоком для российских портов может стать текущий контейнерный грузопоток между Индией и Россией, который по итогам 2016 года составил 124 тыс. единиц в двадцатифутовом эквиваленте, что в 2 раза больше, чем в 2013 году.

Вместе с тем существующие в Каспийском регионе мощности российских портов в настоящее время не обладают конкурентоспособной портовой инфраструктурой для развития контейнерных перевозок.

Анализ пропускной способности автомобильных дорог общего пользования, связывающих порты Каспийского бассейна с основной сетью автомобильных дорог Российской Федерации

В настоящее время до 26 процентов грузооборота по сухим грузам с российскими портами осуществляется автодорожным транспортом. Основным грузом, транспортируемым в направлении российских портов автомобильным транспортом, в настоящее время является зерно. В перспективе ожидается, что потребность в транспортировке грузов в направлении портов и от них вырастет с 1 млн. тонн до 2 - 2,5 млн. тонн к 2030 году.

Протяженность автомобильных дорог федерального значения общего пользования Каспийского региона составляет 1476 километров, из которых 91,7 процента имеют асфальтовое покрытие. В основном это дороги II и III категории, где максимальный уровень загрузки дороги движением рассчитан на уровне 0,7, а фактическое значение указанного показателя в регионе составляет 0,38.

В 2016 году объем грузовых перевозок автомобильным транспортом в направлении 3 портов Каспийского бассейна составил 791,2 тыс. тонн, что на 10 процентов ниже, чем в предыдущем году. При этом из портов по автомобильным дорогам было отправлено 116,8 тыс. тонн различных грузов, что ниже уровня 2015 года на 22 процента. Суммарный объем перевозок автотранспортом в направлении морских портов Каспийского бассейна снизился на 12 процентов - 908 тыс. тонн в 2016 году и 1029,6 тыс. тонн в 2014 году.

Пропускная способность основных дорог имеет резервные мощности для роста, но существуют проблемные места, затрудняющие движение по прикаспийской территории, в том числе в направлении российских портов. В первую очередь речь идет о дороге федерального значения Р-215 Астрахань - Кочубей - Кизляр - Махачкала протяженностью 526 километров, из которых 109,42 километра не имеют асфальтового покрытия.

Кроме того, превышение проектной мощности существует в нескольких местах трассы Р-215 Астрахань - Кочубей - Кизляр - Махачкала на участке Артезиан - Махачкала, хотя в целом ее загрузка составляет 60 процентов паспортной пропускной способности. В связи с этим необходимо проведение мероприятий по приведению автомобильной дороги в нормативное состояние.

Самой загруженной трассой в регионе является дорога федерального значения Р-217 "Кавказ" - автомобильная дорога М-4

"Дон" - Владикавказ - Грозный - Махачкала - граница с Азербайджанской Республикой протяженностью 279,9 километра. В настоящее время ее возможности полностью исчерпаны, загрузка составляет 100 процентов при запланированной мощности 70 процентов. В этой связи реализуется проект строительства и реконструкции участков автомобильной дороги Р-217 "Кавказ" - автомобильная дорога М-4 "Дон" - Владикавказ - Грозный - Махачкала - граница с Азербайджанской Республикой. Кроме того, реализуется проект строительства и реконструкции автомобильной дороги Р-22 "Каспий", связывающей гг. Москву, Тамбов, Волгоград и Астрахань.

Пиковая нагрузка на трассы Р-217 "Кавказ" - автомобильная дорога М-4 "Дон" - Владикавказ - Грозный - Махачкала - граница с Азербайджанской Республикой, Р-22 "Каспий" - автомобильная дорога М-4 "Дон" - Тамбов - Волгоград - Астрахань, Р-216 Астрахань - Элиста - Ставрополь, а также А-167 Кочубей - Нефтекумск - Зеленокумск - Минеральные Воды, по которым осуществляется доставка грузов в порты Каспийского бассейна, приходится на сезон сбора плодоовощной продукции, когда на этих дорогах появляется большое количество крупнотоннажных транспортных средств,двигающихся в режиме перегрузки. Это приводит к необратимой деформации дорожного полотна, которое требует проведения ремонтных работ по его замене. В настоящее время эти трассы модернизируются в рамках федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2021 годы)". При этом рост перевалки контейнерных грузов через российские порты может увеличить нагрузку на систему автомобильных дорог и привести к необходимости их расширения.

Анализ пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры общего пользования, связывающей порты Каспийского бассейна с основной сетью железных дорог Российской Федерации

Железная дорога является одним из основных видов транспорта, осуществляющих перевозки грузов в российские порты, по которой доставляется около 48 процентов грузов, поступающих в порты Каспийского бассейна без учета трубопроводов. Общая протяженность ближних и дальних железнодорожных подходов к портам Каспийского бассейна составляет 4,5 тыс. километров - 5,2 процента общей протяженности железнодорожной сети Российской Федерации.

В основном железнодорожное сообщение развито в Астраханской области и Республике Дагестан. Объем перевозок в этих регионах по итогам 2016 года составил 6,9 млн. тонн и 7,8 млн. тонн соответственно. В Республике Калмыкия железнодорожный транспорт развит слабо, доставка грузов по железной дороге практически не осуществляется.

В 3 портах Каспийского бассейна существует значительный перекоп в сторону экспорта товаров, поставляемых по железной дороге. В 2016 году их объем составил 1175,8 тыс. тонн, что на 7 процентов больше, чем годом ранее. При этом доставка импортных грузов по железной дороге практически не осуществляется, за тот

же год она составила лишь 0,1 тыс. тонн.

Наиболее загруженными железнодорожными маршрутами в настоящее время являются непосредственно подъезды к указанным портам, где средняя загрузка железнодорожной инфраструктуры оценивается в 91 процент. При этом есть участки, которые работают с перегрузом, причем такие места встречаются как на Приволжской железной дороге, ведущей из г. Астрахани в центральную часть России, так и на Северо-Кавказской железной дороге, соединяющей г. Махачкалу с другими столицами субъектов Российской Федерации, входящих в состав Северо-Кавказского федерального округа.

Наиболее "узкие места" расположены на Северо-Кавказской железной дороге, где их загрузка в некоторых местах превышает 100 процентов. Так, участок Кушевка - Лиски загружен на 137 процентов, а Тихорецкая - Гумрак - на 121 процент. На территории Приволжской железной дороги имеется несколько участков, где уровень пропускной способности близок к 100 процентам (Верхний Баскунчак - Урбах (99 процентов) и Волгоградский узел (98,3 процента)).

В настоящее время открытое акционерное общество "Российские железные дороги" реализует ряд проектов, направленных на увеличение пропускных и провозных способностей железнодорожной сети, в том числе и подходов к портам Каспийского бассейна, рассчитанных до 2020 года. Реализация проекта проходит в 2 этапа. На первом этапе ведется строительство вторых путей на участке Трубная - Ахтуба (общей протяженностью 126,3 километра) с удлинением приемоотправочных путей прилегающих станций и строительством моста через р. Ахтубу. В рамках второго этапа намечена электрификация участка Трубная - Аксарайская. Реализация этих проектов поможет разгрузить подъезды к указанным портам и создать дополнительные мощности для роста проходящего через них грузопотока.

Анализ существующего торгового флота в Каспийском регионе

По данным Российского морского регистра судоходства, в Каспийском регионе на учете классификационного общества состоит 422 судна (159 - Российская Федерация, 189 - Азербайджан, 56 - Казахстан, 18 - Туркменистан). Из них 85 - транспортные суда для перевозки генеральных грузов, 20 - научно-исследовательские суда, 13 - нефтерудовозы, 30 - пассажирские суда, 10 - рыболовные суда, 6 - земснаряды, 75 - танкеры, 13 - наливные, 73 - буксиры, 10 - грузопассажирские суда, 41 - суда обеспечения и 46 - прочие суда.

Существующая грузовая база может перевозиться имеющимся транспортным и нефтеналивным флотом. Вместе с тем с учетом планируемого увеличения грузооборота, развития контейнерных перевозок, строительства новых портовых мощностей существует значительная потребность в строительстве грузовых (в том числе контейнерных) и дноуглубительных судов. Кроме того, в Каспийском регионе в настоящее время не представлены современные комфортабельные пассажирские суда, дноуглубительный флот под флагом

Российской Федерации в указанном регионе насчитывает 4 судна (3 – порт Астрахань и 1 – порт Махачкала). При создании нового морского глубоководного порта (терминала) предполагается использование судов дноуглубительного флота, построенных на российских верфях. Реализация настоящей Стратегии потребует углубления акватории портов, сооружения новых причалов и портовых терминалов, что, в свою очередь, должно быть обеспечено достаточным количеством различного вида судов, построенных на российских верфях. Потребность в строительстве различного типа (транспортных, пассажирских, вспомогательных, дноуглубительных и др.) судов целесообразно удовлетворять в том числе с использованием судостроительных мощностей Астраханской области.

III. Перспективные сценарии развития российских морских портов в Каспийском бассейне

Перспективная динамика грузооборота российских морских портов с прикаспийскими странами

Динамика грузооборота российских портов будет в значительной мере зависеть от экономических процессов в других прикаспийских странах, в частности в Иране, а также в Казахстане и Туркменистане. Кроме того, перспективы роста грузооборота связываются с развитием торгового партнерства с Индией и странами Персидского залива. В зависимости от того, насколько внешние экономические условия будут способствовать заполнению мощностей российских портов, можно выделить 3 условных сценария – консервативный, базовый и оптимистичный.

При консервативном сценарии ожидается, что объем проходящего через порты металла продолжает сокращаться, в то время как рост объемов зерна в связи с недостатком мощностей увеличивается незначительно и не может в полной мере компенсировать это падение. В связи с запретом на перекачку высокосернистой нефти через трубопровод Махачкала – Новороссийск объем перевалки нефтеналивного порта сокращается, своповые сделки на поставку нефти не осуществляются. При этом рост контейнерной торговли с Индией и другими странами через территорию Ирана сдерживается ограничениями по длине и глубине контейнеровозов, накладываемых характеристиками шлюзов внутренних речных путей Российской Федерации. При реализации консервативного сценария объем перевалки нефти через порт Махачкала снизится до нуля уже к 2025 году.

Базовый сценарий исходит из роста поставок нефти из Туркменистана и Казахстана до 2 млн. тонн, а также из того, что с Ираном удастся заключить своповую сделку на поставку нефти объемом не менее 1 млн. тонн. Также подразумевается начало разработки месторождения Центральное, на котором будет добываться не менее 2 млн. тонн "ранней" нефти в первые 2 года. В случае реализации этого сценария загрузка нефтеналивного терминала к 2025 году достигнет 5 млн. тонн в год.

В рамках базового сценария предполагается рост грузооборота сухих грузов малотоннажными судами через порты Астрахань и Оля, а также сообщением река – море. Развиваются перевозки крупнотоннажными крупногабаритными судами, для чего ожидается реализация проекта по строительству нового незамерзающего морского глубоководного порта (терминала) с контейнерным терминалом и рост контейнерного грузооборота до 265000 единиц в двадцатифутовом эквиваленте к 2030 году. При создании нового морского глубоководного порта (терминала) предполагается использование судов дноуглубительного флота, построенных на российских верфях. Также предполагается формирование на его базе терминалов по перевалке зерна и пищевых масел. Перспективный объем экспорта зерна через российские порты может составить до 7 млн. тонн к 2030 году. Аналогичный объем грузопотока ожидается и по прочим сухим грузам. При этом также ожидается развитие судостроения, строительство пассажирских терминалов в целях развития морского и речного туризма.

В случае реализации оптимистичного сценария рост поставок нефти из Казахстана и Туркменистана к 2025 году увеличивается до 4 млн. тонн, начинается разработка на месторождении Центральное, с Ираном заключается своповая сделка на поставку 2 млн. тонн нефти. При таком сценарии загрузка нефтеналивного терминала порта Махачкала к 2025 году составит 10 млн. тонн.

Контейнерный грузооборот для оптимистичного сценария может к 2030 году увеличиться до 300000 единиц в двадцатифутовом эквиваленте, в том числе за счет вступления Ирана во Всемирную торговую организацию или Евразийский экономический союз, а также реализации комплекса мер по развитию сбыта российских товаров на территории Ирана.

Реализуются мероприятия по строительству и активному развитию нового морского порта, предусмотренного в рамках базового сценария, продолжается рост малотоннажных перевозок, грузоперевозок река – море, активно развивается круизный туризм.

Основными рисками, влияющими на то, какой из сценариев будет реализован, являются внешние факторы, которые могут оказать как позитивное, так и негативное влияние.

Перспективный грузооборот российских морских портов с Индией транзитом через Иран

В настоящее время активно развивается контейнерный грузооборот между Россией и Индией. Стоимость доставки одной единицы в двадцатифутовом эквиваленте по маршруту Новороссийск – Босфор – Суэцкий канал – Индия сопоставима со стоимостью ее доставки по маршруту Россия – Иран – Индия, однако занимает примерно на 4 дня меньше, что значительно сокращает транспортные издержки.

Дополнительно снизить стоимость комплексной ставки по доставке контейнеров возможно через использование в Каспийском бассейне отечественных контейнеровозов достаточной вместимости. Обработку

таких судов предполагается организовать в перспективном новом глубоководном морском порту (терминале).

Кроме того, для успешной и быстрой перевалки грузов через территорию Ирана целесообразно заключить с Ираном соглашение о единых тарифах, а также реализовать проект ответного морского контейнерного терминала с Иранской Стороной.

Исходя из перечисленных факторов можно сделать вывод, что контейнерный грузооборот между Россией и Индией через Каспийский регион и далее транзитом по территории Ирана является перспективным направлением, для реализации которого необходимо осуществить ряд мероприятий, в том числе строительство нового глубоководного морского порта (терминала). При этом их осуществление может создать новый конкурентоспособный торговый маршрут, укрепить торгово-экономические связи России с соседними странами как к северу, так и к югу от ее границ, и укрепить позиции государства на мировой арене.

К 2030 году контейнерный грузооборот между Россией и Индией может вырасти до 461 тыс. единиц в двадцатифутовом эквиваленте, 40 процентов из которых может быть перенаправлено в российские порты.

IV. Приоритетные задачи и способы их достижения в рамках развития российских портов, а также строительства современного отечественного гражданского флота для Каспийского бассейна

Экономическое развитие стран Каспийского бассейна, в первую очередь Ирана, дает возможность для увеличения грузопотока через российские порты и перспективного роста экономических показателей. При этом экономическое развитие должно сопровождаться и социальным развитием, обеспечивающим повышение качества и уровня жизни российских граждан в Каспийском регионе.

Чтобы запустить в прикаспийских регионах систему развития этих территорий, является необходимым не только увеличение грузооборота и строительство необходимых для их транспортировки средств доставки, но и комплексная реализация мер, которые в перспективе позволят поднять уровень жизни населения указанных регионов.

В рамках настоящей Стратегии этот комплекс включает создание в Каспийском регионе территорий опережающего развития, развитие производства экспортно ориентированной продукции, которая будет экспортироваться через существующие и перспективные порты. Поддержка соответствующих инвестиционных проектов будет осуществляться в рамках государственной программы Российской Федерации "Развитие Северо-Кавказского федерального округа" на период до 2025 года.

Еще одной приоритетной задачей в развитии прикаспийских регионов является стимулирование внутреннего и международного туризма путем создания новых туристических программ, в первую очередь из прикаспийских государств, а также регионов России, а также путем развития маршрутов с использованием морских судов,

построенных на российских верфях.

Развитие агропромышленного и производственного секторов,
ориентированных на формирование экспортных грузопотоков
через российские порты

Промышленное производство высокотехнологичных товаров является локомотивом роста для территории, на которой оно располагается. В совокупности с современными транспортными и логистическими мощностями они могут дать синергетический эффект, который окажет влияние на развитие всего Каспийского региона.

Настоящая Стратегия предполагает создание на территории Каспийского региона кластеров по глубокой переработке зерна, обработке сельскохозяйственной продукции, производству нефтехимической продукции (в частности, производство эпоксидных смол в Республике Дагестан), производству композитных материалов (в частности, производство композитных деталей в интересах судостроения, а также создание научно-исследовательских и опытно-промышленных предприятий в области использования композитных материалов). В качестве вспомогательных мер предусматривается создание территорий опережающего развития, а также применение режима свободного порта, предусматривающего беспошлинный импорт и экспорт.

Наиболее перспективными отраслями в Каспийском регионе являются первичная переработка нефти, производство эпоксидных смол, а также производство композитных материалов и строительство из них кораблей.

Настоящая Стратегия также предусматривает развитие инструментов финансовой поддержки инвестиционных проектов, реализуемых в Каспийском регионе.

Строительство терминала для обслуживания маломерных судов

В Каспийском регионе полностью отсутствует инфраструктура для обслуживания маломерных судов, в том числе яхт. В целях развития туристской деятельности в Каспийском регионе необходимо создание яхтенного порта, одной из возможных площадок размещения которого мог бы стать г. Дербент.

В настоящее время в черте г. Дербента непосредственно в прибрежной зоне разрабатывается карьер известнякового камня. В целях рационального использования выемки, образованной в результате добычи известнякового камня, возможно размещение там яхтенного порта, функционирование которого также будет направлено на развитие въездного туризма.

Реализация проекта по созданию нового
глубоководного морского порта (терминала)

В настоящее время морской порт Махачкала занимается по большей

части наливом сырой нефти, поступающей через трубопровод "Баку – Новороссийск". При этом непредсказуемая обстановка на рынке углеводородов и рост доли возобновляемых источников энергии ставят под вопрос сохранение этой грузовой базы в перспективе. Развитие порта Махачкала ограничено базированием в порту кораблей Военно-Морского Флота Российской Федерации и перспективой роста населения города до 700 – 800 тыс. жителей к 2030 году.

В связи с этим необходимо создание на основе государственно-частного партнерства нового морского глубоководного порта (терминала) предположительно в районе г. Каспийска, в том числе складских помещений, железнодорожных и автомобильных подходов со строительством мультимодального сухого порта преимущественно за счет частных инвестиций.

Ключевой грузовой базой для нового порта должны стать грузы в контейнерах и зерно.

Одной из основных тенденций в изменении номенклатуры грузов, переваливаемых через порты Каспийского региона, стало резкое сокращение доли черных металлов и не менее резкий рост экспорта зерновых культур. При этом потребность Ирана, Ирака и Афганистана в зерне далека от насыщения и будет продолжать расти с каждым годом.

В связи с этим в настоящей Стратегии предусматривается строительство на причалах нового морского глубоководного порта (терминала) зернового терминала пропускной способностью первой очереди в 1000 тыс. тонн в год. При этом к 2025 году прогнозируется пропускная способность до 2000 тыс. тонн в год и к 2030 году – до 3000 тыс. тонн в год. При создании нового глубоководного морского порта (терминала) предполагается приоритетное использование судов дноуглубительного флота, построенных на российских верфях.

С учетом специализации морского порта Махачкала, а также перспектив роста грузооборота по различным видам грузов, проходящих через российские порты в Каспийском регионе, строительство нового глубоководного порта (терминала) не создаст условий для ухудшения функционирования морского порта Махачкала.

Развитие торговых отношений с Ираном

Поскольку Иран является одним из важнейших торговых партнеров России в Каспийском регионе, следует ускорить работу по заключению временного соглашения о зоне свободной торговли между Ираном и Евразийским экономическим союзом.

В целях развития туристических, научных и культурных контактов следовало бы продолжить работу по облегчению визового режима с этим государством.

Развитие туризма в Каспийском регионе

Благодаря своей уникальной природе и рекреационным возможностям, которые предоставляет Каспийское море, прикаспийские регионы имеют большой потенциал для развития международного

туризма. В целях стимулирования развития туристской деятельности в 3 прикаспийских регионах настоящая Стратегия предусматривает разработку маршрутов. Предлагается разработать комплекс стимулирующих мер по развитию морских и речных маршрутов, соединяющих города, расположенные в Каспийском регионе. Маршрут будет иметь как развлекательную, так и культурно-историческую направленность. Количество российских туристов, которые могут воспользоваться этим маршрутом в период до 2025 года, оценивается примерно в 30 тыс. человек в год. Также будет проработан вопрос обеспечения пассажирскими судами.

Поскольку г. Дербент является одним из древнейших городов Каспийского региона, его посещение может быть интересно не только российским, но и иностранным туристам. Настоящая Стратегия предлагает наладить партнерство с одним из туристических операторов Ирана в целях соединения разработанного маршрута с одним из иранских портов, а также проработать вопрос по привлечению туристов прикаспийских стран.

К 2025 году реализация указанных мероприятий позволит обеспечить дополнительный ежегодный приток 15 тыс. иранских туристов.

V. Показатели реализации настоящей Стратегии.

Социально-экономический эффект реализации настоящей Стратегии развития российских портов

Реализация настоящей Стратегии предполагает строительство и модернизацию портовой инфраструктуры, создание промышленных кластеров, строительство судов и объектов морской техники на отечественных предприятиях судостроительной промышленности. Кроме того, предполагается реализация стимулирующих мер в отношении внешней торговли (упрощение административных процедур, повышение эффективности таможенного контроля, создание операторов и проектных офисов на частно-государственной основе и др.).

Показатели настоящей Стратегии:

к 2019 году будут:

сформированы агропромышленные и промышленные кластеры;

разработаны туристические программы по развитию морского и речного туризма в соответствии с конкретным типом и видом судов на маршруте с учетом загрузки производственных мощностей судостроительной промышленности Российской Федерации;

созданы на частно-государственной основе институты, задачами которых будут являться развитие торговли и транспортировки российских товаров (с приоритетом промышленной продукции российского производства) в страны Каспийского региона, Индию и страны Персидского залива через российские порты;

начато обновление флота для Каспийского региона, в первую очередь судов специализированного (технического) флота;

создан "торговый (логистический) оператор" для развития торговых маршрутов из России в Индию и страны Персидского залива

через Каспийское море и Иран;

к 2025 году будут:

построена и введена в эксплуатацию первая очередь нового глубоководного порта (терминала);

продолжены работы по обновлению судового состава флота для Каспийского региона;

построены пассажирские терминалы в портах гг. Астрахани, Махачкалы и Дербента;

к 2030 году будут:

построена вторая очередь нового морского глубоководного порта (терминала);

определены перспективы развития торговых отношений с прикаспийскими странами с учетом расширения мощностей нового глубоководного порта (терминала);

обновлен состав флота для Каспийского региона под вновь построенные производственные мощности.

Реализация мероприятий настоящей Стратегии и выполнение показателей позволят к 2030 году:

обеспечить рост контейнерного грузооборота до 265000 единиц в двадцатифутовом эквиваленте;

обеспечить объемы экспорта зерна через российские порты до 7 млн. тонн;

обеспечить объемы грузопотока прочих сухих грузов до 7 млн. тонн;

привлечь российский туристический поток в Каспийский регион до 30 тыс. человек в год;

обеспечить ежегодный приток 15 тыс. иранских туристов;

увеличить валовой внутренний продукт более чем на 11 млрд. рублей ежегодно (по итогам выхода всех проектов на паспортную мощность);

построить преимущественно на российских верфях не менее 10 судов для нужд Каспийского региона;

создать более 2 тыс. новых рабочих мест.
