

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 2017 г. №

г. 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, в том числе при разработке и корректировке государственных программ Российской Федерации, федеральных целевых программ и иных программных и проектных документов.

3. Минкавказу России:

с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти в 6-месячный срок подготовить и представить в Правительство Российской Федерации проект плана мероприятий по реализации Стратегии; совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти обеспечить реализацию Стратегии;

обеспечить мониторинг и контроль реализации положений Стратегии.

4. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации учитывать положения Стратегии, в том числе при разработке региональных государственных программ и иных программных и проектных документов.

Председатель Правительства
Российской Федерации

Д.Медведев

Утверждена
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от _____ 2017 г. № ____

**СТРАТЕГИЯ
РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ МОРСКИХ ПОРТОВ
В КАСПИЙСКОМ БАССЕЙНЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
И АВТОМОБИЛЬНЫХ ПОДХОДОВ К НИМ В ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА**

Субъекты Российской Федерации, расположенные в южной части Российской Федерации и находящиеся вблизи Каспийского моря, в частности субъекты Российской Федерации, входящие в состав Северо-Кавказского федерального округа (далее – СКФО, субъекты СКФО), а также Астраханская область и Республика Калмыкия (далее – Каспийский регион) имеют серьезные перспективы для успешного социально-экономического развития. Одним из существенных факторов этого является близость Каспийского моря, обладающего богатыми природными запасами и являющегося связующим логистическим звеном между Севером и Югом, Востоком и Западом. Уже сегодня на территории Каспийского региона активно развивают торговые отношения с другими прикаспийскими государствами, в первую очередь, с Исламской Республикой Иран, которая является крупнейшей после Саудовской Аравии страной Ближнего Востока.

Основой развития партнерства на Каспии служат российские каспийские морские порты, расположенные в г. Астрахани, с. Оля и г. Махачкале.

Вместе с тем на фоне активного развития мировой морской торговли в настоящий момент потенциал сотрудничества на Каспии (далее также – Каспий, Каспийский бассейн, море) используется не в полной мере, объемы

грузоперевозок через российские морские порты ежегодно снижаются. Это связано с тремя основными проблемами.

Первое. На текущий момент по наиболее перспективным видам перевозок не сформирован конкурентоспособный по стоимости и временным затратам маршрут транспортировки и транзита грузов из России по Каспию. В частности, не полностью используется экономический потенциал незамерзающих глубоководных российских акваторий, отсутствуют современные портовые и логистические мощности, соответствующие требованиям потребителей.

Второе. Не развиты производства промышленной и агропромышленной продукции в Каспийском регионе, способные удовлетворить растущие потребности Ирана, Индии, стран Персидского залива.

Третье. Не созданы условия для развития туризма на Каспии.

Открытие Ирана для свободной торговли и транзита, даёт большие стартовые возможности и перспективы для всех прикаспийских стран. Успешная конкуренция Российской Федерации в развитии грузооборота через Иран обеспечит укрепление геополитического и политического присутствия Российской Федерации в Каспийском бассейне, развитие устойчивых культурных и экономических связей с Ираном, Индией, странами Персидского залива.

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

Стратегия разработана во исполнение пункта 2 перечня поручений Президента Российской Федерации от 27 октября 2016 года № Пр-2077 по итогам совещания Президента Российской Федерации с членами Правительства Российской Федерации от 12 октября 2016 года.

Стратегия разработана с учетом положений Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, Стратегии национальной безопасности Российской Федерации и учитывает положения 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 Стратегии является интеграция российских портов на Каспии (далее – российские порты) в главные транспортные узлы и коридоры международной торговли, образующие единый транспортный узел Каспийского бассейна. Поскольку Исламская Республика Иран также имеет обширную наземную и морскую транспортную инфраструктуру в Каспийском бассейне, развитие торговли с Ираном будет способствовать выходу российских товаров на рынок Ирана, а также стран Персидского залива и Индии.

С целью реализации Стратегии предлагается развитие действующих портовых мощностей, а также строительство нового морского порта на территории Республики Дагестан, развитие автомобильных и железнодорожных подъездов к морским портам. Одновременно с созданием морского порта представляется целесообразным реализация мер стимулирования развития территорий, в том числе создание ряда промышленных кластеров в целях формирования грузопотоков под растущие потребности перспективных потребителей – Ирана, Индии, стран Персидского залива и Восточной Африки.

I. Общие положения

В рамках международного взаимодействия с Ираном, Индией и странами Персидского залива комплексная реализация Стратегии позволит к 2030 году:

- удовлетворить потребности внешней торговли;
- расширить возможности внешней торговли, сформировав дополнительный транспортный коридор в сторону Индии для отечественных производителей;
- реализовать мероприятия, направленные на противодействие негативным трендам, снижающим грузооборот в портах Каспийского бассейна;
- сформировать стимулы для развития таких отраслей как производство композитных материалов для судостроения, нефтехимия, глубокая переработка зерна и обработка сельскохозяйственной продукции, судоремонт, вылов и переработка биоресурсов,
- сформировать стимулы для развития круизного туризма в Каспийском море.

Стратегической целью является укрепление экономического и геополитического присутствия Российской Федерации в Каспийском море, расширение и углубление экономических и культурных связей со странами Каспийского бассейна, а также создание условий для дополнительного социально-экономического развития Каспийского региона России путем увеличения грузопотоков международной торговли, проходящих через порты Каспийского бассейна.

Целевые направления Стратегии:

- 1) развитие российского каспийского транспортного узла и включение его в систему международной торговли;
- 2) создание устойчивого транспортного и логистического коридора с Ираном, Индией и странами Персидского залива;
- 3) социально-экономическое развитие Каспийского региона;
- 4) развитие в Каспийском регионе бизнеса, ориентированного на экспорт через российский каспийский транспортный узел;
- 5) снижение существующих логистических издержек;

б) укрепление обороноспособности и безопасности страны на Каспии.

Задачи Стратегии:

1) регуляторные: повышение конкурентоспособности грузовых и пассажирских перевозок через российские каспийские порты путём упрощения административных процедур, а также создание благоприятных условий для внутреннего и международного туризма в этом регионе;

2) тарифные: формирование и администрирование единых конкурентоспособных тарифов перевозки через каспийский транспортный узел;

3) инвестиционные: модернизация существующей и создание новой логистической и транспортной инфраструктуры для развития грузовых и пассажирских перевозок по суше и по морю;

4) операционные: внедрение системы планирования и управления проектами, раскрывающими экспортный потенциал каспийского региона, в частности производственными и логистическими кластерами, путём формирования необходимых законодательных и административных условий и институтов;

5) институциональные: создание стимулов для развития сельского хозяйства и промышленного производства, способных вместе с развитием транспортной инфраструктуры дать синергетический эффект на развитие региона, включая формирование институтов развития и поддержки таких проектов.

Механизмы реализации Стратегии:

1) прямые:

– регулирование транспортных тарифов с целью повышения их конкурентоспособности;

– реализация проекта «зеленый коридор» между Россией и Ираном;

– создание на частно-государственной основе «торгового дома» для развития торговли и транспортировки российских товаров в страны

Каспийского региона, Индию и страны Персидского залива через каспийские порты;

- создание на частно-государственной основе «торгового (логистического) оператора» для развития торговых и туристических маршрутов из России в Индию и страны Персидского залива через территорию Каспийского моря и Исламской Республики Иран;

- модернизация существующих и создание новых объектов транспортной логистической и туристической инфраструктуры в Каспийском регионе, в первую очередь в Республике Дагестан и Астраханской области;

- автоматизация судоходства в Волго-Каспийском морском судоходном канале;

- формирование в Каспийском регионе территорий со специальными режимами: территорий опережающего социально-экономического развития (далее – ТОР) и свободных портов (далее – СП);

- создание и развитие в Каспийском регионе агропромышленных и производственных кластеров, направленных на производство экспортных товаров.

2) Косвенные:

- подписание соглашения о свободной торговле с Исламской Республикой Иран;

- увеличение предоставляемого Ирану Правительством Российской Федерации экспортного кредита с целью стимуляции развития транспортных и туристических проектов в Каспийском регионе;

- упрощение визового порядка въезда в Российскую Федерацию для граждан иностранных стран на Каспии;

- модернизация автодорожной и железнодорожной инфраструктуры в Каспийском регионе.

Этапы реализации Стратегии:

1) Подготовительный (2017-2019 годы)

- подготовка нормативно-правовой базы, необходимой для реализации Стратегии;
- формирование единой системы административного управления транспортными, логистическими и туристическими проектами, а также агропромышленными и производственными кластерами, ТОР и СП;
- создание специальных режимов ведения хозяйственной деятельности (в первую очередь ТОР, СП) для территорий, на которых будут реализовываться эти проекты;
- формирование агропромышленных и промышленных 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 через механизмы государственной программы Российской Федерации «Развитие Северо-Кавказского федерального округа» на период до 2025 года;
- создание частно-государственного фонда по поддержке инвестиционных проектов в Каспийском регионе;
- проектирование перспективного грузового морского судна для реализации перевозок в Каспийском море;
- проведение проектных работ по разработке декларации о строительстве нового глубоководного порта в Республике Дагестан;
- создание проектного офиса по реализации проекта нового глубоководного порта;
- строительство пассажирских речных вокзалов в г. Астрахани и г. Махачкале;

- проектирование причальной стенки и пассажирского речного вокзала в г. Дербенте;

- проведение научных промысловых экспедиций с целью разработки методологии экономически обоснованного освоения био-ресурсов Каспийского моря.

2) Основной (2020-2025 годы):

- строительство и запуск первой очереди нового морского порта в Республике Дагестан;

- строительство и запуск на условиях частно-государственного партнерства перспективного грузового морского судна для реализации перевозок в Каспийском море;

- строительство причальной стенки и пассажирского речного вокзала в г. Дербенте;

- реализация новых инвестиционных проектов, в том числе в рамках TOP и СП, за счет коммерциализации результатов, полученных научно-исследовательскими центрами на I этапе реализации стратегии;

- развитие каспийского морского круизного туризма;

- развитие транскаспийской международной торговли;

- разработка проекта создания кластера по переработке морских биоресурсов Каспийского моря.

3) Перспективный (2026-2030 годы):

- поэтапное развитие первой очереди нового морского порта в Республике Дагестан;

- формирование Стратегии развития российских каспийских портов на очередной долгосрочной период, в том числе на основе оценки перспектив транзитного потенциала обновленной наземной транспортной инфраструктуры Ирана;

- принятие решения о проектировании и строительстве второй очереди нового морского порта в Республике Дагестан;

- развитие кластера переработки морских биоресурсов;
- строительство морского флота для добычи биоресурсов Каспийского моря.

II. Оценка и анализ текущего состояния морских портов Каспийского бассейна и транспортных подходов к ним

2.1. Оценка социально-экономического положения территорий Каспийского региона

В российском правовом поле не определено понятие «Каспийский регион». В целях Стратегии под Каспийским регионом понимается территория субъектов Российской Федерации, непосредственно связанных с Каспийским морем (имеющих его береговую линию в своих границах), а также обладающих существующими или перспективными к развитию социально-экономическими связями: Астраханская область, Республика Калмыкия и субъекты СКФО: Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия-Алания, Чеченская Республика, Ставропольский край. При этом в целях Стратегии под Прикаспийским регионом понимаются три субъекта Российской Федерации, которые непосредственно выходят к Каспийскому морю: Республика Дагестан, Республика Калмыкия и Астраханская область.

2.1.1. Северо-Кавказский федеральный округ

Главной отличительной чертой Северо-Кавказского федерального округа является низкий уровень индустриализации (по данным за 2015 год в округе был произведён лишь 1% промышленной продукции страны). При этом в СКФО хорошо развито сельское хозяйство (за тот же год там было произведено 7,8% российской сельскохозяйственной продукции).

Учитывая существующие сельскохозяйственные мощности, на первом этапе реализации Стратегии целесообразно создать условия для экспорта

сельскохозяйственной продукции, произведённой в Каспийском регионе, в другие страны, в частности Иран, который закупает 25% зерновых за рубежом.

В то же время наличие на шельфе Каспийского моря большого количества разведанных полезных ископаемых, а также готовности таких компаний как ПАО «Газпром» и ПАО «Роснефть» инвестировать в разработку новых месторождений, делает возможность создать большое количество высокотехнологичных производств, связанных с переработкой нефти, в частности производством пластмасс и смол. Развитие индустриальных проектов в Каспийском регионе даст возможность создать новые рабочие места и обеспечить новые порты экспортной продукцией.

Северо-Кавказский федеральный округ имеет важное значение в продовольственной структуре Российской Федерации: в 2015 году в СКФО произведено 41% собираемого в Российской Федерации урожая винограда, более 10 % зерна, плодов, ягод и овощей (14,7%), а также более 5,3% сахарной свеклы. Темпы роста объемов производства агропромышленного комплекса в последние годы превышают среднероссийские (по итогам 2016 года в СКФО рост составил 7,6%, в России – 5%).

В СКФО также развита пищевая промышленность, представленная в основном производством алкогольных напитков и минеральной воды. Так, за 2016 год на территории СКФО было произведено 41% игристых, 23% шампанских и 14% столовых вин. При этом по общему показателю производства вина СКФО занимает третье место по стране после Южного федерального округа (далее – ЮФО), по производству коньяка, а также минеральной воды – находится на первом месте.

Северо-Кавказский федеральный округ имеет большой потенциал развития животноводства. В 2015 году произведено 2% общего объёма по производству мяса и субпродуктов пищевых убойных животных – и это при том, что на СКФО приходится 12% крупного рогатого скота и 39% 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 её пределами, в том числе Иране, 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 туристической сфере, в частности путём создания современных туристских дестинаций с высоким уровнем сервиса. Их преимуществами являются уникальные природные условия Северного Кавказа и побережья Каспийского моря.

2.1.2. Республика Дагестан

Республика Дагестан является своеобразным мостом между другими субъектами СКФО и Каспийским морем и в целом между Европой и Азией. По её территории проходит железнодорожная магистраль (транспортный коридор «Север-Юг»), которая является кратчайшей в сравнении с аналогичными магистралями, проходящими через Казахстан и Туркменистан. С ЮФО и его центром г. Ростовом-на-Дону Республику Дагестан связывает автомобильная дорога М-29 Махачкала – Ростов.

Республика Дагестан отличается относительно низким уровнем индустриализации. Вместе с тем в последние годы наблюдается рост промышленного производства и сельскохозяйственной отрасли (36,3% и 7,3% в 2016 году по отношению к 2015 году). В регионе в настоящее время развиты машиностроение (в том числе сельскохозяйственное машиностроение), пищевая промышленность, приборостроение, электроэнергетика.

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

Морской порт Махачкала связан с портами стран Каспийского бассейна и судоходным путем через Астрахань по реке Волга 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 т/год. Кроме того, на дагестанском побережье Каспия имеются перспективные для развития современных портовых мощностей зоны.

Через Республику Дагестан проходит большая часть грузопотока Каспийского региона – около 80% грузов идут через порт Махачкала. При этом 87% грузов, проходящих через порт, – это сырая нефть. Остальные 13% составляет зерно (10% грузов), а также тарно-штучные и лесные грузы (3%).

Объем запасов углеводородного сырья на территории Республики Дагестан и прилегающей части шельфа Каспийского моря оценивается по нефти и газоконденсату как 509,0 млн. тонн, а по природному газу – 877 млрд куб. м. Освоение этих ресурсов позволит значительно увеличить объем переработки углеводородов в республике и увеличить её экспортный потенциал. При ожидаемом росте объемов нефтедобычи в Каспийском море возможности порта Махачкала позволяют формировать большие грузопотоки в рамках транснационального коридора «Север-Юг».

Республика Дагестан обладает значительным научно-техническим и образовательным потенциалом, на базе которого возможно развитие приоритетных отраслей промышленности. На территории республики действует ряд технопарков и промышленных парков, специализирующихся на разработке и производстве электронных приборов, создании композитных материалов и других высокотехнологичных отраслях. При этом потенциал дагестанских производителей в значительной мере ограничен слабым доступом к рынкам сбыта, поэтому одной из главных задач по его развитию является создание новых и модернизация существующих транспортных путей.

2.1.3. Астраханская область

Астраханская область занимает стратегическое положение: порт Астрахань находится в непосредственной близости от Каспийского моря, а также соединяется с Балтийским, Чёрным и Средиземным морями через внутренние водные пути Российской Федерации. Автомобильная дорога А-27 соединяет столицу Астраханской области с казахским городом Атырау, а автомагистраль Р-22 «Каспий» – с Волгоградом и центральной частью России. Воздушное сообщение осуществляется через международный аэропорт «Нариманово».

В Астраханской области расположено два морских порта: порт Астрахань и порт Оля. Порт Астрахань имеет ключевое значение для экспорта ряда сельскохозяйственных товаров, в частности в 2015 году через него прошло 45% всего российского зерна, отгружаемого в Иран.

Благодаря удобному местоположению порта и сочетанию речного, морского, железнодорожного, автомобильного и авиационного видов транспорта, а также большому объёму разведанных запасов углеводородов на шельфе, прилегающем к области, в Астраханской области 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, химической и нефтехимической, стекольной, полиграфической и медицинской промышленностью. Кроме того, Астраханская область входит в число лидеров российских регионов по производству природного газа, серы

и нефтепродуктов. Активное развитие добычи энергоресурсов на шельфе Каспийского моря способствует загрузке портов строительными грузами для обустройства новых месторождений.

2.1.4. Республика Калмыкия

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

Сильной стороной Республики Калмыкия является сельское хозяйство, в котором в 2015 году было занято 26,1% её населения. Основным направлением является скотоводство. Республика Калмыкия занимает восьмое место по России по поголовью крупного рогатого скота, при этом, доля мясного скота превышает 50% от общего показателя по стране. Учитывая большой экспортный потенциал мясной продукции, представляется целесообразным создать дополнительные условия для экспорта мяса из Республики Калмыкия через порты Астраханской области и Республики Дагестан.

2.2. Современное состояние и проблемы развития российских морских портов Каспийского бассейна

В настоящее время в Каспийском регионе действуют три порта, через которые осуществляется перевалка грузов: порт Астрахань и порт Оля в Астраханской области, а также порт Махачкала в Республике Дагестан.

Незамерзающим портом, в котором навигация осуществляется круглогодично, является только Махачкала. При этом, развитие портов

Каспийского региона ограничено Каспийским бассейном, так как у кораблей, выходящих из одного из российских портов, есть лишь пять точек назначения, в которые они могут направиться: Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Актау (Казахстан), Анзали (Иран), Амирабад (Иран).

Учитывая, 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 портов Каспийского бассейна в значительной мере ориентирован на Иран. Именно международными санкциями, в 2012 году наложенными на Иран международным сообществом, частично объясняется падение перевалки грузов через каспийские порты. Снятие санкций с Ирана в 2016 году в настоящее время не успело привести к значительному росту грузооборота. Кроме того, за четыре года Правительство Ирана произвело значительные инвестиции в металлургический комплекс, что приведет Иран к снижению потребления чёрных металлов и росту потребления каменного угля, который также можно транспортировать из России в Иран.

Все три российских порта на Каспии: порт Астрахань, порт Оля и порт Махачкала имеют свои специализации, под которые в портах существуют соответствующие мощности. В настоящее время через Каспийские порты проходит лишь 2% общего грузооборота Российской Федерации. Для сравнения, через порты Балтики идут 42,8% морских грузов, через Азовско-Черноморский бассейн – 31%, через порты Дальнего Востока – 16,7%, через Арктический бассейн – 7,3% грузов.

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

Существование избыточных мощностей позволяет на первом этапе Стратегии сосредоточить инвестиции на инфраструктурных проектах и проектах промышленных кластеров, одновременно реализовывать проект развития нового глубоководного морского порта.

Одним из главных факторов, оказывающих отрицательное влияние на судоходство в акватории Каспийского моря, является ограниченная пропускная способность Волго-Каспийского канала (далее – ВКК). Вместе с тем канал играет важную роль в торговле прикаспийских стран с Поволжским экономическим районом (далее – ПЭР). Судоходство по ВКК требует проведения регулярных дноуглубительных работ, которые проводятся за счёт средств бюджета. Стратегией также предлагается комплекс мер по углублению канала и его защиты от заиливания, которые помогут сократить ежегодную нагрузку на бюджет.

Кроме того, население ПЭР вместе с Пермским краем составляет 18,7 млн человек и на его долю по итогам 2014 года приходится порядка 10,2% ВРП России. ПЭР занимает второе место в России по производству мяса и третье по производству молока и яиц, что в совокупности дает долю в 27% по объему выпуска сельскохозяйственной продукции в стране. На территории ПЭР производится 20% продукции химической промышленности в натуральном выражении.

2.2.1. Морской порт Астрахань

В морском порту Астрахань имеется 15 грузовых терминалов, их общий объем пропускной способности составляет 9934,5 тыс. тонн в год, в том числе наливных грузов 2450 тыс. тонн в год, сухих – 7389,5 тыс. тонн в год и контейнеров 7,92 тыс. единиц в двадцатифутовом эквиваленте (далее – ДФЭ) в год.

Площадь территории морского порта Астрахань составляет 186,11 га, а площадь акватории 54,96 кв. км, при этом в порту имеется 27 причалов общей длиной 3726,81 п.м. Максимальные габариты судов, которые способен принять порт не должны превышать 4,5 метра осадки,

150 метров в длину и 20 метров в ширину. В определенный период времени года в порте используется ледакольная 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 м. 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 2 639,3 тыс. тонн грузов, прошедших через порт в 2015 году, более 88% составили именно они. Основной объем сухогрузов приходится на зерно (34,4%) и чёрные металлы (30,9%). При этом стоит отметить, что если объем переваленного через порт зерна за последние пять лет вырос в 6 раз (до 909 тыс. тонн), то аналогичный показатель по чёрным металлам, напротив, снизился в 4 раза до 815 тыс. тонн. Оба этих процесса стали результатом изменений в экономике Ирана, что говорит о высокой доли влияния этой страны на загруженность каспийских портов.

Основным направлением грузоперевозок через порт Астрахань в 2015 году являлся экспорт – 75,4%, при этом практически весь объем экспортных грузов приходится на сухие грузы (зерно, черные металлы, лесные грузы и т.д.). Транзитные грузы, на долю которых приходится 8,7% (229 тыс. тонн), преимущественно состоят из наливных грузов (нефтепродуктов). На долю импорта и каботажа в порту приходится примерно по 8%.

2.2.2. Морской порт Оля

Площадь территории морского порта Оля составляет 324,84 га и площадь акватории порта – 53,12 кв км. Ввиду небольших размеров, на территории порта имеется всего 4 причала, а длина причального фронта порта 688,2 п.м. Величина складских площадей также невелика: 0,9 тыс. кв м крытые и 13,72 тыс. кв м открытые площади складов. В морском

порту Оля осуществляет свою деятельность лишь один оператор морского терминала (АО «Морской торговый порт Оля»). Объем перевалки грузов в порту Оля в 2015 году составил 208,8 тыс. тонн, что является наименьшим показателем среди портов Российской Федерации Каспийского бассейна. Кроме того, объем загрузки пропускных способностей порта составляет всего лишь 13,2%. Основной объем грузов, переваливаемых через порт Оля в 2015 году направлен на экспорт – около 96% или 199,8 тыс. тонн, практически весь объем приходится на сухие грузы – 98,7%. Лишь 4% перевалки через порт составляют импортируемые грузы.

На порт Оля также оказали влияние перемены в иранской экономике: если в 2011 году 80% перевалки (448,9 тыс. тонн) приходилось на черные металлы, то по итогам 2015 года данная номенклатура грузов отсутствует. В настоящее время более 80% (171,4 тыс. тонн) переваливаемых грузов в порту Оля приходится на зерно и продукты перемола, а в 2011 году их доля составляла лишь 0,35% от 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.

2.2.3. Морской порт Махачкала

Пропускная способность грузовых терминалов порта Махачкала составляет 11 млн тонн в год. На территории порта осуществляет деятельность один оператор морских терминалов – ОАО «Махачкалинский МТП».

Площадь территории морского порта равняется 59,3 га, а площадь акватории порта 5,58 кв км. В порту имеется 20 причалов, общая длина которых 2113 п.м. В порту также располагаются складские помещения – крытые и открытые, площадь которых составляет 2,02 и 44,2 тыс. кв м 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 осадками до 4,5 метров в Сухогрузной гавани и до 6,5 метров в Нефтяной гавани.

В настоящий момент порт Махачкала является наиболее загруженным российским портом Каспийского бассейна – его мощности заняты на 52,8% от общего объема пропускных способностей порта. Основной специализацией порта является перевалка наливных грузов, мощности которых загружены на 62%. В случае роста грузопотока, необходимо предусмотреть расширение их пропускных способностей. Как и в порте Оля, с 2011 по 2015 годы в Махачкале сократилась перевалка чёрных металлов (с 270 до 103 тыс. тонн), при этом значительно вырос объём перевалки зерна (с 51 до 195 тыс. тонн), что позволяет говорить о целесообразности увеличения существующих площадей по хранению зерна.

Основной специализацией порта Махачкала является перевалка нефти: за 2015 год её объём составил 3,4 млн тонн или 89% от 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 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 страны в Каспийском регионе.

Развитие порта ограничено территориально, поскольку вокруг него имеется плотная городская застройка, свободные земельные участки под развитие порота 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 махачкалинского порта существуют естественные природные ограничения, не позволяющие организовать возможность захода крупнотоннажных судов

2.2.4. Волго-Каспийский канал

Волго-Каспийский канал (далее – ВКК) – важная транспортная артерия, связывающая Волгу и Каспийское море, и используемая всеми грузовыми кораблями, следующими через порты Астрахань и Оля. Его длина составляет 188 км, а паспортная глубина – 4,2 метра. Круглогодичная зимняя навигация осуществляется при поддержке трех ледоколов. На конец 2016 года фактическая глубина канала составляла 3,8-3,9 метра, а пропускная способность двух портов по данным на декабрь 2016 года составляла 11,5 млн тонн в год, в том числе 2,45 млн тонн наливных грузов. За 2015 год грузооборот двух портов по ВКК составил 2848,1 тыс. тонн.

Поскольку в ВКК нет шлюзов и дамб, он подвержен замыванию илистыми грунтами, что приводит к необходимости проведения регулярных дноуглубительных работ. Эти работы финансируются из средств федерального бюджета. Несмотря на то, что на их проведение с проходящих по ВКК судов взимается канальный сбор, объём собранных средств (около 170 млн рублей в год) покрывает лишь часть необходимых затрат (около 1 млрд рублей в год), что делает содержание ВКК убыточным. Кроме того, регулярное проведение дноуглубительных работ ограничивает движение судов по каналу.

С целью сокращения бюджетных расходов, уменьшения логистических издержек и увеличения скорости передвижения кораблей по ВКК Стратегией предлагается рассмотреть вопрос о постройке защитных сооружений, которые будут препятствовать замыванию канала. Оценочная протяжённость сооружений составляет 33,4 км, поскольку около 80% дноуглубительных работ проводятся на участке 140-160 км канала.

2.3. Анализ текущего грузооборота российских морских портов Каспийского бассейна

Грузооборот через каспийские порты Российской Федерации 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 5,98 млн тонн в 2016 году. При этом в экономике региона идут масштабные изменения, от подготовленности к которым будет зависеть дальнейшая динамика грузопотока.

2.3.1. Сухие грузы

Два российских порта на Каспии (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 чёрных металлов резко сократился. Так, если в 2010 году через каспийские порты было отгружено 5 млн тонн металлов или 79% от всех сухих грузов, то в 2015 году этот показатель составил лишь 918 тыс. тонн или 30% от грузооборота.

Перевалка сухих грузов могла бы упасть ещё сильнее, если бы её частично не компенсировал рост импорта зерна, который за тот же период увеличился в четыре раза с 307 до 1275 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 каспийские 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 растёт, а среднее потребление зерна и его эквивалентов на душу населения значительно превышает общемировой показатель (более 150 кг против 67 кг на человека в год). Учитывая, что к 2030 году совокупное население этих трёх стран может вырасти с нынешних 150 до 186 миллионов человек, а 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 трёх каспийских 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 этими контрактами инфраструктурных стройках, в том числе в ходе строительства новых очередей атомной электростанции в г. Бушере.

2.3.2. Наливные грузы

Почти все наливные грузы на Каспии составляет сырая нефть. Её большая часть (2,65 млн тонн или 99% в 2015 году) переваливается через морской порт Махачкала, где для этих нужд имеется нефтехранилище, нефтяной терминал и нефтяной порт. При этом отгрузка нефти через Махачкалу ежегодно сокращается – в 2012 году этот показатель составлял 5,27 млн тонн, то есть вдвое больше.

Причинами сокращения являются переориентация нефтяной логистики в регионе на нефтепроводы.

В 2017 году махачкалинский порт, около 87% грузооборота которого составляет наливная нефть, может столкнуться с сокращением её 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 хотя и входит в десятку нефтяных экспортёров, заинтересован в своповых контрактах с поставкой продукции на север Ирана и предоставлении аналогичных объемов в южных портах. Своповые контракты 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 шельфе Каспийского моря.

2.3.3. Контейнерные перевозки

Отдельно стоит рассмотреть самый технологичный способ перевозки грузов – сегмент контейнерных перевозок. Контейнерные перевозки имеют большой потенциал в связи с ростом контейнерной торговли с Индией и потенциальным развитием контейнерной торговли с Ираном. В настоящий момент объём контейнерных перевозок составляет лишь малую часть от общей транспортировки грузов через каспийские порты (около 0,51% или 51 тыс. тонн в 2015 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 портов Каспийского бассейна может стать текущий контейнерный грузопоток между Индией и Российской Федерацией, который по итогам 2016 года составил 124 тыс. ДФЭ, что в два раза больше, чем в 2013 году.

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

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

В настоящее время до 26% грузооборота по сухим грузам с каспийскими морскими портами осуществляется автодорожным транспортом. Основным грузом, транспортируемым в направлении 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 Прикаспийского региона Российской Федерации (Астраханской области, Республики Дагестан и Республики Калмыкия) составляет 1476 км, из которых 91,7% имеют асфальтное покрытие. В основном это дороги III и IV класса, где максимальный уровень загрузки дороги движением рассчитан на уровне 0,7, а фактическое значение данного показателя в регионе составляет 0,38.

В 2015 году объём грузовых перевозок автомобильным транспортом в направлении трёх портов Каспийского моря составил 484,9 тыс. тонн, что в 1,5 раза больше, чем годом ранее. При этом из портов по автомобильным дорогам было отправлено 150,7 тыс. тонн различных грузов, что ниже уровня 2014 года на 60%. Суммарный объём перевозок автотранспортом в направлении морских портов Российской Федерации Каспийского бассейна остался примерно на прежнем уровне – 835,6 тыс. тонн в 2015 году и 823,1 тыс. тонн в 2014 году.

Хотя пропускная способность основных дорог пока имеет резервные мощности для роста, существуют проблемные места, затрудняющие движение по прикаспийской территории, в том числе в направлении портов Астрахань, Оля и Махачкала. В первую очередь речь идёт о дороге федерального значения Р-215 «Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала», протяженностью 526 км, из которых 123 км не имеют асфальтового покрытия.

Кроме того, превышение проектной мощности существует в нескольких местах трассы Р-12 «Артезиан-Махачкала», хотя в целом её загрузка составляет 0,6. В связи с этим необходимо проведение мероприятий по увеличению пропускной способности автодороги, стоимость которых может составить около 4,392 млрд рублей при стоимости строительства в 16,266 млн рублей за 1 км 1 полосы автомобильной дороги IV категории.

Самой загруженной трассой в регионе является дорога федерального значения Р-217 «Владикавказ – Грозный – Махачкала – гр. с Азербайджанской Республикой» протяженностью 388 км. В настоящий момент её возможности полностью исчерпаны, а загрузка составляет 100% при запланированной мощности в 70%. В этой связи реализуется проект строительства дороги М-29 «Кавказ», в который должна войти модернизированная Р-217. Кроме того, реализуется проект реконструкции трассы Р-22 «Каспий», связывающей Москву, Тамбов, Волгоград и Астрахань, который планируется закончить к 2018 году.

Пиковая нагрузка на трассы М-29 «Кавказ», М-22 «Каспий», Р-216 «Астрахань-Элиста-Ставрополь», а также А-167 «Кочубей – Нефтекумск – Зеленокумск – Минеральные Воды», по которым осуществляется доставка грузов в каспийские порты, 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, которая требует проведения ремонтных работ по его замене. В настоящий момент эти трассы модернизируются в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». При этом рост перевалки контейнерных грузов через порты Каспийского моря может к увеличить нагрузку на систему автомобильных дорог и привести к необходимости их расширения.

2.5. 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 порты Каспийского моря, – по ней доставляется около 48% грузов, поступающих в порты Каспийского моря без учета трубопроводов. Общая протяженность ближних и дальних железнодорожных подходов к портам Каспийского бассейна составляет 4,5 тыс. км, что составляет 5,2% от общей протяженности железнодорожной сети Российской Федерации.

В основном железнодорожное сообщение развито в Астраханской области и Республике Дагестан. Объем перевозок в данные регионы по итогам 2015 года составил 7,773 млн тонн и 9,419 млн тонн соответственно. В Республике Калмыкия железнодорожный транспорт развит слабо, доставка грузов по железной дороге практически не осуществляется.

В трёх портах Каспийского моря существует значительный перекоп в сторону экспорта товаров, поставляемых по железной дороге. В 2015 году их объём составил 1017 тыс. тонн, что на 18% 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 настоящий момент являются непосредственно подъезды к портам, где средняя загрузка железнодорожной инфраструктуры оценивается в 91%. При этом есть участки, которые работают с перегрузом, причём, такие места встречаются как на Приволжской железной дороге (ПВЖД), ведущей из Астрахани в центральную часть России, так и на Северо-Кавказской железной дороге (СКЖД), соединяющей Махачкалу с другими столицами субъектов СКФО.

Наиболее «узкие места» расположены на СКЖД, где их загрузка в некоторых местах превышает 100%. Так, участок Кущёвка – Лиски загружен на 137%, а Тихолецкая – Гумрак – на 121%. На территории ПВЖД имеется

несколько участков, где уровень пропускной способности близок к 100%: Верхний Баскунчак – Урбах (99%) и Волгоградский узел (98,3%).

В настоящее время ОАО «РЖД» 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 км) с удлинением приемо-отправочных путей прилегающих станций и строительством моста через реку Ахтуба. В рамках второго этапа намечена электрификация участка Трубная – Аксарайская. Реализация этих проектов поможет разгрузить подъезды к каспийским портам и создать дополнительные мощности для роста проходящего через них грузопотока.

III. Перспективные сценарии развития морских портов в Каспийском бассейне

3.1. Перспективная динамика грузооборота российских морских портов с прикаспийскими странами

Динамика грузооборота портов Каспийского региона 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 трёх каспийских российских портов, можно выделить три условных сценария: консервативный, базовый и оптимистичный.

При консервативном сценарии ожидается, что объём проходящего через порты металла продолжает сокращаться, в то время как рост объёмов 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 объём перевалки нефтеналивного порта сокращается, своповые сделки на поставку нефти не осуществляются. Это приводит спустя несколько лет к закрытию нефтеперевалки в порте Махачкала и его перепрофилированию в контейнерный терминал. 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 объём 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 объёмом не менее 1 млн тонн. Также он подразумевает начало разработки месторождения Центральное, на котором будет добываться не менее 2 млн тонн «ранней» нефти в первые два 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 глубоководными судами, для чего ожидается реализация проекта по строительству нового глубоководного незамерзающего морского порта с контейнерным терминалом и рост контейнерного грузооборота до 265 000 ДФЭ к 2030 году, а также специального глубоководного судна. Также предполагается формирование на его базе терминалов по перевалке зерна и пищевых масел. Перспективный объём экспорта зерна через каспийские порты может составить до 7 млн тонн к 2030 году. Аналогичный объём грузопотока ожидается и по прочим сухим грузам. Развивается

судостроение. Строятся пассажирские вокзалы и причалы, развивается круизный туризм.

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, а с Ираном будет заключена своповая сделка на поставку 2 млн тонн нефти. При таком сценарии загрузка нефтеналивочного терминала порта Махачкала к 2025 году составит 10 млн тонн.

Контейнерный грузооборот для оптимистичного сценария может к 2030 году увеличиться до 300 000 ДФЭ, в том числе за счет вступления Ирана в ВТО или ЕАЭС, а также реализации комплекса мер по развитию сбыта российских товаров на территории Ирана (торговый дом).

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

Основные риски, влияющие на то, какой из сценариев будет реализован – это внешние факторы, которые могут оказать как позитивное, так и негативное влияние.

3.2. Перспективный грузооборот российских морских портов с Индией транзитом через Иран

В настоящее время активно развивается контейнерный грузооборот между Россией и Индией. Стоимость доставки одного ДФЭ по маршруту Новороссийск – Босфор – Суэцкий канал – Индия сопоставима со стоимостью его 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 контейнеровозов большей вместимости (длиной до 220 м, глубиной осадки

до 7-7,5 м и шириной до 30 м). Обработку таких судов возможно организовать в перспективном глубоководном морском порту.

Кроме того, для успешной и быстрой перевалки грузов через территорию Ирана целесообразно заключить с Исламской Республикой Иран 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 бассейн и далее транзитом по территории Ирана является перспективным направлением, для реализации которого необходимо осуществить ряд мероприятий, в том числе строительство нового глубоководного морского порта. 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 её границ и укрепить позиции страны на мировой арене.

К 2030 году контейнерный грузооборот между Россией и Индией может вырасти до 461 тыс. ДФЭ, 40% из которых может быть перенаправлен в каспийские порты.

IV. Приоритетные задачи в рамках развития российских морских портов в Каспийском бассейне и способы их достижения

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

Чтобы запустить в прикаспийских регионах систему развития этих территорий необходимо не только увеличение грузооборотов и строительство необходимых для их транспортировки мощностей, но и комплексная

реализация мер, которые в перспективе позволят поднять уровень жизни населения этих регионов.

В рамках Стратегии этот комплекс включает создание в Каспийском регионе ТОР, развитие производства экспорто 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.

Ещё одной приоритетной задачей в развитии прикаспийских регионов является стимулирование внутреннего и внешнего туризма путём создания новых туристических маршрутов, в первую очередь из прикаспийских государств, а также регионов России.

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

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.

Стратегия предполагает создание на территории Каспийского региона кластеров по глубокой переработке зерна, обработке сельскохозяйственной продукции, по производству нефтехимической продукции, по производству композитных материалов, а также по рыболовству и рыбопереработке. В качестве вспомогательных мер предусматривается создание ТОР, а также введение режима свободного порта, предусматривающего беспошлинный импорт и экспорт.

Под кластерами в рамках Стратегии понимается 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.

В рамках режима ТОР целесообразна организация государственного инвестиционного фонда как института развития с фокусом на развитие Каспийского региона и СКФО. Капитал под управлением данного фонда будет направлен на фондирование перспективных проектов в виде акционерных или заемных средств, выступая, таким образом, катализатором в привлечении прямых инвестиций (в том числе иностранных) в экономику Каспийского региона и СКФО.

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

4.1.1. Создание химического и нефтехимического кластера

На первом этапе в Стратегии предлагается построить завод по производству эпоксидных смол в Республике Дагестан. Объем инвестиций в строительство завода мощностью 30 000 т/год составит более 4,0 млрд рублей (с учетом строительства хлоргидринного завода), а его открытие создаст около 500 высокопроизводительных рабочих мест. Вклад в ВРП при условии полной загрузки предприятия может составить до 20 млрд рублей ежегодно, налоговые поступления (а также страховые взносы по фонду оплаты труда работников) – более 600 млн рублей в год. Поскольку эпоксидные смолы включены в список продукции, планируемой к импортозамещению в химической отрасли (согласно плану Правительства Российской Федерации, доля их импорта к 2020 должна снизиться с 92% до 20%), строительство завода станет проектом не только регионального, но и федерального масштаба.

4.1.2. Создание кластера композитного судостроения

Строительство судов из композитных материалов существует более 50 лет. По оценкам экспертов, в настоящее время объем рынка композитных

материалов для судостроения оценивается в 200 тыс. тонн, а в денежном выражении – в 1 млрд долларов США. Данные цифры дают оценку одной тонны композита в 5 000 долларов США. Для сравнения стоимость судовой стали составляет более 700 долларов США за тонну, в связи с чем композит с учетом удельной плотности материала (1,8 г/см³ и 7,9 г/см³ для композитов и стали соответственно) обходится покупателям в два раза дороже судовой стали.

Перспективным направлением является не только изготовление корпусов судов из композитных материалов, но и отдельных деталей, в том числе судовых винтов и дейдвудных труб (труба в корпусе судна, через которую проходит гребной вал), которые в настоящий момент изготавливаются из сплава алюминия и бронзы. Облегченная конструкция судового винта из композитов и его больший размер относительно винтов из традиционных материалов позволяет сократить потребление топлива грузовым судном на 8-9%. Наиболее перспективным является выход на сложившийся и конкурентный рынок судовых винтов в момент смены технологической парадигмы и перехода от винтов из металла к винтам из композитов.

Необходимо создание кластер, который начнет освоение производства композитных деталей для судостроения (в первую очередь судовые винты, дейдвудные трубы) и научно-исследовательского и опытно-промышленного предприятия для разработки и строительства композитных корпусов для малых и средних судов.

4.2. Развитие пассажирского и грузового портов в городе Астрахани

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года предусматривает строительство морского пассажирского терминала в морском порту с пунктом пропуска в городе Астрахань в целях развития внутреннего и международного круизного туризма в Каспийском бассейне.

В настоящее время таможенная обработка экспортных грузов затруднена в связи с отсутствием таможенной инфраструктуры на грузовых

причалах города Астрахани. В связи с этим необходимо развитие таможенной инфраструктуры на острове Заячий и в пределах города Астрахани. До 2030 года также предполагается строительство пассажирского терминала, и контейнерного терминала и развитие терминала навалочных грузов в случае перспективного грузооборота по коксующемуся углю.

4.3. Строительство яхтенного порта в городе Дербенте

В настоящее время в черте города Дербента, непосредственно в прибрежной зоне, разрабатывается карьер известнякового камня. С целью рационального использования выемки, образованной в результате добычи известнякового камня, необходимо размещение там яхтенного порта. Также для развития туристической отрасли разработано два варианта генерального плана размещения круизного терминала.

Первый вариант предполагает размещение причала на защищенной акватории путем создания двух перекрывающихся молв (акватория круизного терминала соединяется с акваторией яхтенного порта). Его стоимость приблизительно оценивается в 3,6 млрд рублей.

Во втором случае терминал сможет принимать суда при волнении моря не более 3-х баллов. При штормовых ситуациях в качестве порта-убежища будет служить порт Махачкала. Ориентировочная стоимость второго проекта пассажирского терминала для приема круизных судов составляет 380 млн рублей.

4.4. Реализация проекта по созданию нового глубоководного морского порта

В настоящий момент 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 сохранения данной 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 нового глубоководного морского порта в районе города Каспийска, в том числе складских помещений, железнодорожных и автомобильных подъездов.

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

Одним из главных трендов в изменении номенклатуры грузов, переваливаемых через порты Каспийского региона, стало резкое сокращение доли чёрных 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 этой связи в Стратегии предусматривается строительство на причалах нового глубоководного порта зернового терминала пропускной способностью первой очереди в 1 000 тыс. тонн в год.

4.5. Развитие торговых отношений с Исламской Республикой Иран

Поскольку Иран является важнейшим торговым партнёром России в Каспийском регионе необходимо проработать вопрос о заключении с этой страной соглашения о свободной торговле. Кроме того, с целью развития туристических, научных и культурных контактов можно также рассмотреть вопрос об облегчении визового режима и, возможно, его отмене.

Стратегия также предлагает увеличить предоставляемый Ирану Правительством Российской Федерации экспортный кредит с целью стимуляции развития транспортных и туристических проектов в Каспийском регионе.

4.6. Развитие туризма в Каспийском регионе

Благодаря своей уникальной природе и рекреационным возможностям, которые предоставляет Каспийское море, прикаспийские регионы имеют большой потенциал для развития туризма – как внешнего, так и внутреннего. С целью стимулирования развития туристической отрасли в трёх

прикаспийских регионах Стратегия предусматривает создание оператора, который будет заниматься разработкой маршрутов и координацией потоков отдыхающих. На первом этапе предлагается разработать комплекс стимулирующих мер по развитию маршруту «Астрахань – Махачкала – Дербент», а также «Москва – Астрахань – Махачкала – Дербент», который 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.

Поскольку г. Дербент является одним из древнейших городов Каспийского региона, его посещение может быть интересно не только российским, но и иностранным туристам. Стратегия предлагает наладить партнёрство с одним из туристических операторов Ирана с целью соединения маршрута «Москва – Астрахань – Махачкала – Дербент» с одним из иранских портов.

С целью стимулирования посещения России иранскими туристами предлагается также проработать вариант об упрощении визового режима для стран Каспийского региона. К 2025 году это может обеспечить дополнительный ежегодный приток 15 тыс. иранских туристов.

V. Социально-экономический эффект реализации Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне

Реализация Стратегии предполагает строительство и модернизацию портовой инфраструктуры и промышленных кластеров. 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 т.д.).

Реализация данных мер позволит увеличить ВВП более чем на 11 млрд рублей, ежегодно (по итогам выхода всех проектов на паспортную

мощность), обеспечить налоговые поступления в бюджет – более 5 млрд рублей, создание более 2 тыс. новых рабочих мест.