



# Анализ проектов развития Европейских портов России в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-20гг)»

Справочные материалы

3 июля 2014 года

КОНФИДЕНЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ, СОБСТВЕННОСТЬ MCKINSEY & COMPANY  
Любое использование этого документа без специального разрешения McKinsey & Company строго  
запрещено

# Содержание

- **Анализ крупнейших проектов**
- Прогноз грузовой базы

# Описание крупнейших морских портовых проектов стратегии и ФЦП

■ Текущие ПС ■ Прирост ПС (энерго-сырьевой сс.) □ Прирост ПС (инновационный сс.)

⊗ Удельная стоимость (федеральный бюджет) ⊗ Удельная стоимость (внебюджетные фонды)

xx Изменение Млрд руб. или млн т  
 ■ Федеральный бюджет  
 □ Внебюджетные фонды

Крупнейшие порты России	Стратегия (2012 г.) и ФЦП (ноябрь 2013 г.)			Стратегия и ФЦП (июнь 2014 г.)		
	Пропускная способность Млн т, 2011-20	Инвестиции <sup>1</sup> Млрд руб.	Запланированные проекты Проектные мощности (млн т/год)	Пропускная способность Млн т, 2013-20	Инвестиции <sup>1</sup> Млрд руб.	Запланированные проекты Проектные мощности (млн т/год)
Тамань	66 7 73	147 106 <sup>2</sup> 253	1,6 2,2 Уголь (+20), мин. удобрения и сера (+16,9), ЖРС (+15), контейнеры (+6), зерно (+5,4), сталь (+3)	131 18 149	175 106 <sup>2</sup> 281 <sup>3</sup>	0,8 1,3 уголь, ЖРС и сера (+78), мин. удобрения (+18), зерно (+20,4), сталь (+4,4), контейнеры (+10)
Восточный-Находка	69 56 125	125 29 154	0,4 1,8 Уголь (+23,1), нефтеналивные (+25), прочее (+21)	86 62 178	120 29 149	0,3 1,3 уголь (+41,6), наливные (+15/+45), контейнеры (+5)
Мурманск	14 39 52	89 63 152	4,6 6,6 Уголь (+12), прочие (+1,5)	4 40 57	82 60 142	3,6 4,9 уголь (+4,4/+16,6)
Сабетта	31 0 31	26 47 73	1,5 0,8 СПГ и ГК (+30,7)	25 0 25	26 47 73	1,9 1,0 СПГ и ГК (+16,5), нефтеналивные (+8,5)
Усть-Луга	106 44 150	39 26 65	0,2 0,4 Нефтеналивные (+54), ГК (+6), СУГ (+3,5), контейнеры (+30), прочие (+11,4)	8 9 107	51 18 68	0,7 1,9 Наливные (+9/+10,6), ро-ро (+0,4), контейнеры (+0/+15,6)
Калининград	10 33 44	45 18 63	1,8 4,4 Контейнеры (+6,7), нефтеналивные (+3,5)	5 33 43	46 18 64	1,9 4,9 контейнеры (+1,5), нефтеналивные (+3,4)
Новорос-сийск	141 26 167	72 49 120	1,9 2,8 Контейнеры (+14,1), нефтеналивные (+4,4), (+3,3), прочие (+4) зерно	151 20 171	35 24 59	1,2 1,8 контейнеры (+14,1), зерно (+2); навалочные (+2), прочие (+2)
Ванино	69 24 94	50 3 54	0,0 0,7 Уголь, руда и лес (+69,4)	41 25 74	50 3 54	0,1 1,0 уголь, руда и лес (+40,5/+48,5)
Санкт-Петербург	86 59 145	62 21 83	0,4 1,0 Контейнеры и ро-ро (+58,7)	83 34 123	50 19 68	0,5 1,2 контейнеры (+34/+39) ро-ро (+0/+1,2)



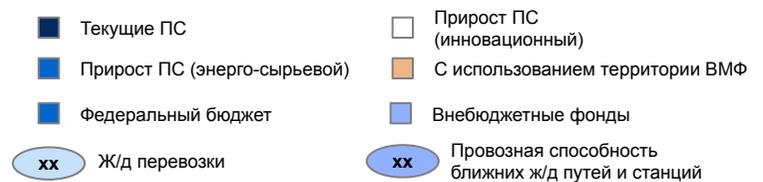
<sup>1</sup> Включены все проекты ФЦП, связанные с рассматриваемыми портами, но не учтены припортовые ж/д проекты (Мга-Ивангород, проект подходов к портам и др.)  
<sup>2</sup> С учетом частных инвестиций в объекты государственной собственности (30 млрд. руб.)

# Изменения в проектах развития припортовой инфраструктуры продиктованы возрастающими требованиями к пропускной способности ж/д подходов к ключевым портам России

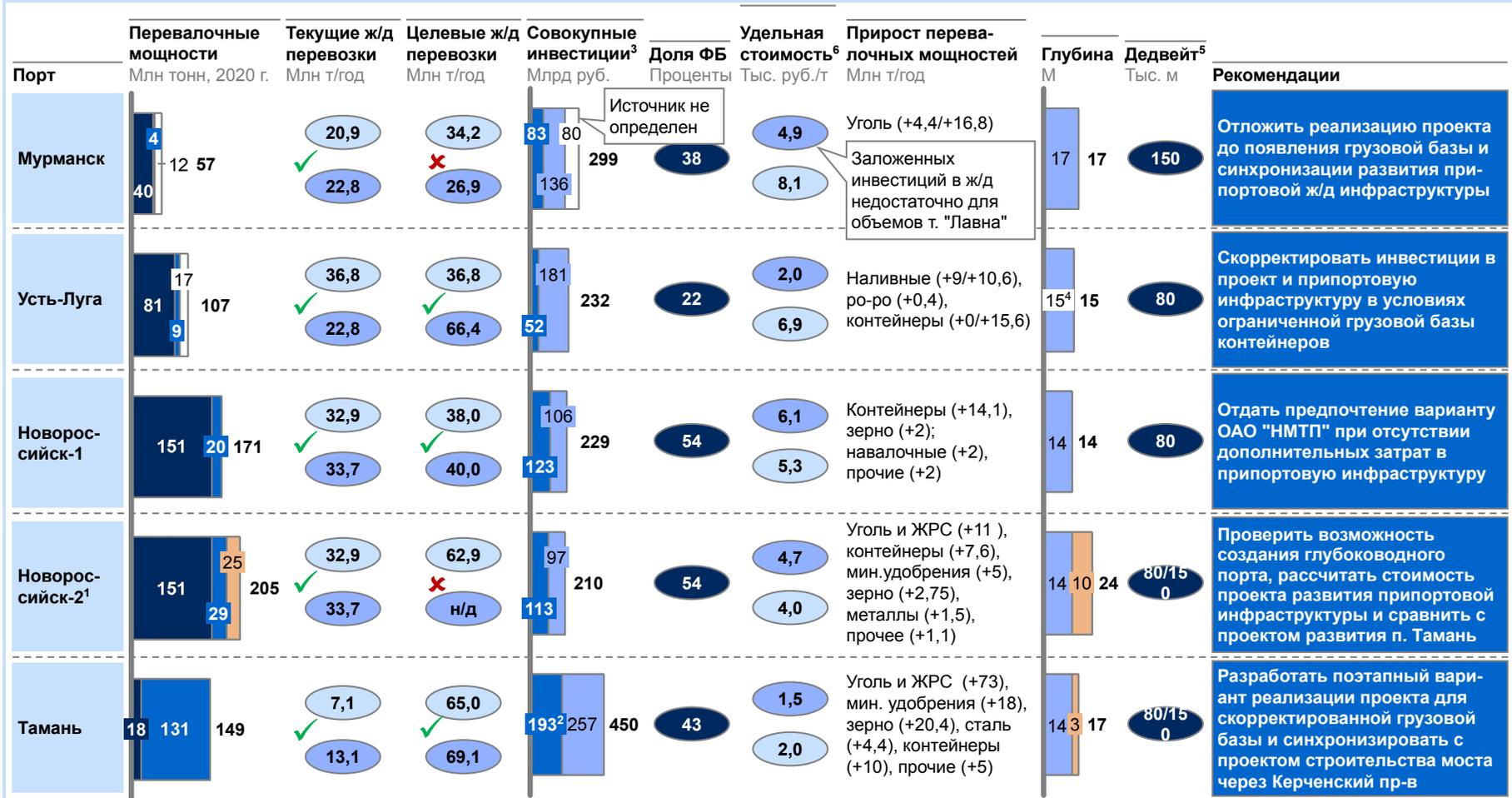
- Федеральный бюджет
- Внебюджетные фонды
- ФНБ

Проекты	Стратегия (2012 г.) и ФЦП (ноябрь 2013 г.)		Стратегия и ФЦП (июнь 2014 г.)		Комментарии
	Инвестиции Млрд руб.	Описание проектов	Инвестиции Млрд руб.	Описание проектов	
Реконструкция и модернизация БАМа и Транссиба		<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие железнодорожных подходов к Дальневосточным портам</li> <li>Обеспечение достаточной пропускной и провозной способности Транссиба и БАМа для покрытия прироста грузооборота на <b>55,3 млн т</b> в 2012-20 г.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие железнодорожных подходов к Дальневосточным портам</li> <li>Обеспечение достаточной пропускной и провозной способности Транссиба и БАМа для покрытия прироста грузооборота <b>не менее 75 млн т</b> в 2012-20 г.</li> </ul>	<p>Запланированных провозных способностей ж/д в порты Ванино и Восточный-Находка недостаточно для удовлетворения дополнительной потребности Кузбасских угольных местор.</p>
Комплексная реконструкция участка Мга - Ивангород		<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие ж/д подходов к портам на южном побережье финского залива, включая п. Усть-Луга</li> <li>Обеспечение провозной способности ж/д Мга-Ивангород с <b>42,2 млн т до 60,9 млн т</b> к 2015 г.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие ж/д подходов к портам на южном побережье финского залива, включая п. Усть-Луга</li> <li>Обеспечение провозной способности ж/д Мга-Ивангород с <b>42,2 млн т до 66,4 млн т</b> к 2020 г.</li> </ul>	<p>Реализация проекта до 2020 г. позволит полностью удовлетворить потребности порта в ж/д инфраструктуре</p>
Комплексная реконструкция ж/д М.Горького - Крымская		<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие ж/д подходов к портам Азово-Черноморского бассейна для обеспечения растущих объемов перевозок с <b>32,5 млн т до 65 млн т</b> к 2020 году</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие ж/д подходов к портам Азово-Черноморского бассейна для обеспечения растущих объемов перевозок с <b>32,5 млн т до 91,5 млн т</b> к 2020 году</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Требуется обоснование снижения инвестиций</li> <li>Провозной способности достаточно при ж/д обороте Тамани не более ~30 млн т</li> </ul>
Стр-во доп. главных путей и разъездов, развитие станций на подходах к портам		<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие ж/д подходов к портам:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Юг: 21,3 млрд руб. (+60 млн т)</li> <li>Северо-Запад: 18,8 млрд руб. (+100 млн т)</li> <li>Дальний Восток: 30,6 млрд руб. (+55 млн т)</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие ж/д подходов к портам                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Юг: 37 млрд руб.</li> <li>Северо-Запад: 4 млрд руб.</li> <li>Дальний Восток: 4 млрд руб.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Синхронизировать инвестиции в соответствии с новой грузовой базой</li> </ul>
Комплексная реконструкция ж/д линий Таманского полуострова					<ul style="list-style-type: none"> <li>Синхронизировать инвестиции в соответствии с новой грузовой базой</li> </ul>

# Сравнение крупнейших проектов развития европейских портов России



Сравнение крупнейших проектов развития европейских портов России



1 Вариант развития порта, предложенный ОАО "НМТП"

2 С учетом частных инвестиций в объекты государственной собственности (30 млрд. руб)

3 С учетом инвестиций в припортовую инфраструктуру

4 Порт также лимитирован глубиной Датского пролива – 17,5 м

5 Для сухогрузных кораблей

6 Для максимального сценария

# Мурманск: необходимость реализации наиболее затратной части проекта – терминала и ж/д «Лавна» - не подтверждается прогнозом грузовой базы

■ Западный берег (новый порт)    ■ Восточный берег (старый порт)  
■ 2013    ■ Энерго-сырьевой сценарий    ■ Инновационный сценарий

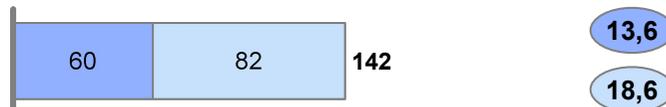
Частные- ○ Удельные инвестиции<sup>1</sup>  
 Государственные- ○ Тys. руб. / т / год

■ Федеральный бюджет  
■ Внебюджетные фонды  
 Источник не определен



## Инвестиции в развитие порта

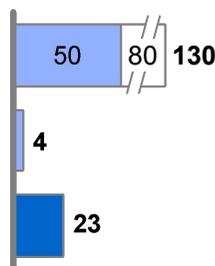
Млрд руб.



- Строительство угольного терминала «Лавна»
- Модернизация терминала навалочных грузов
- Строительство ж/д ветки Выходной – Лавна (~35 млрд. руб.), реконструкции ж/д станции (~8 млрд. руб.) и прочей ж/д инфраструктуры

## Инвестиции в припортовую инфраструктуру

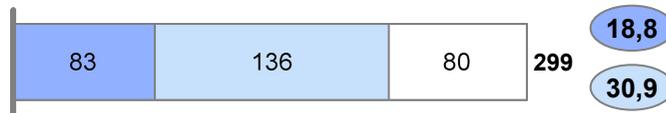
Млрд руб.



- Развитие дальних подходов к порту в 2 этапа (+5 и +20 млн. т)
- Инвестиции РЖД на ближние подходы к портам
- Рек-ция а/д М-18 «Кола» от С-П до Мурманска

## Совокупные инвестиции

Млрд руб.



- Отложить инвестиции в строительство ж/д и терминала «Лавна» в связи с неготовностью грузовой базы
- Уточнить прирост мощностей п. Мурманск после реконструкции (~7 млн тонн)
- Синхронизировать припортовые проекты с учетом прогнозной грузовой базой

1 На тонну новых перевалочных мощностей, подтвержденных грузовой базой 2 При условии резерва мощностей в 20% для стабильной работы

# Усть-Луга: на данный момент нет предпосылок для перехода к развитию порта по инновационному сценарию экономики

2013 Энерго-сырьевой сценарий Инновационный сценарий

Частные- Удельные инвестиции<sup>1</sup>  
Государственные- Тыс. руб. / т / год



## Инвестиции в развитие порта

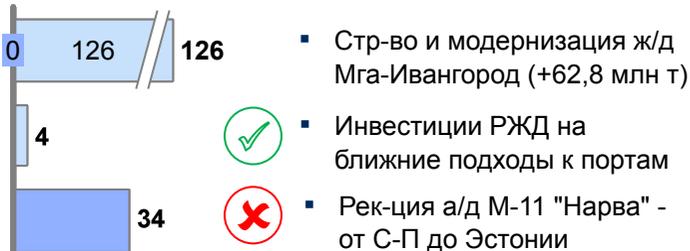
Млрд руб.



- Строительство объектов морской инфраструктуры, проведение доуглубительных работ, возведение зданий морских служб

## Инвестиции в припортовую инфраструктуру

Млрд руб.



## Совокупные инвестиции

Млрд руб.



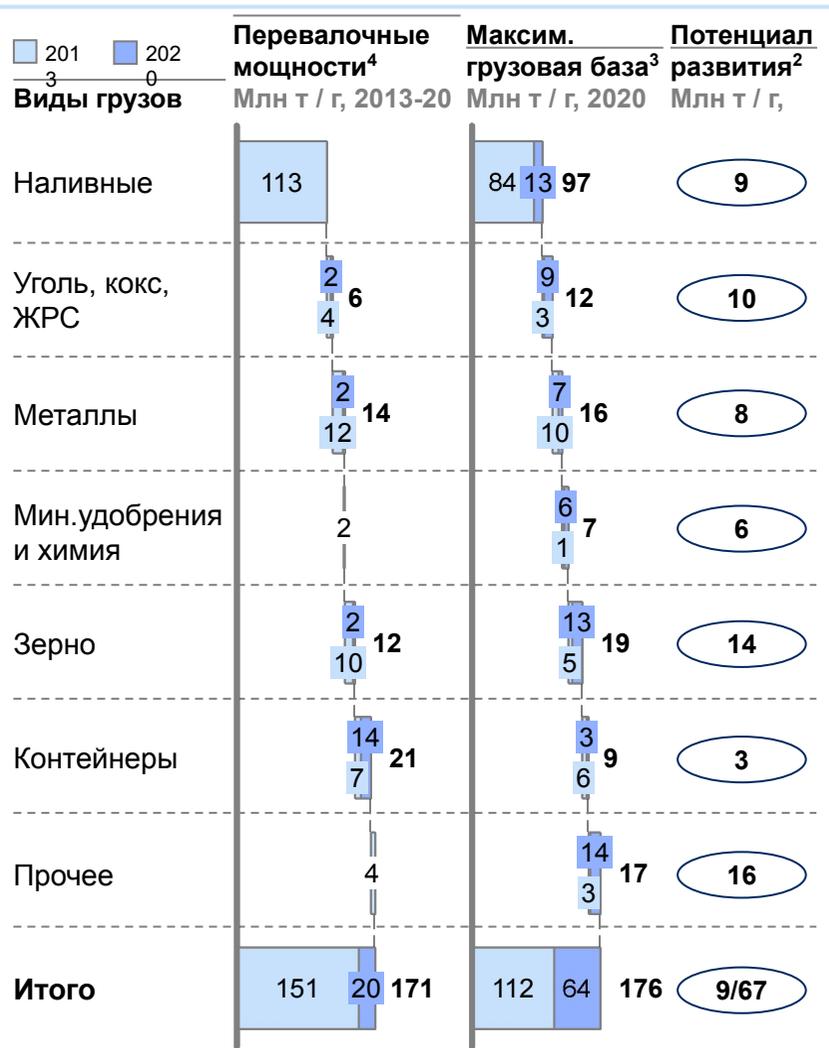
Федеральный бюджет  
Внебюджетные фонды

- Скорректировать инвестиции в развитие порта с учетом прогнозной грузовой базы
- Оценить, какое оказывает влияние обновленный прогноз грузовой базы на проект модернизации ж/д Мга-Ивангород
- В рамках рек-ции а/д М-11 «Нарва» обеспечить строительство необходимого кол-ва эстакад и развязок на пересечении с ж/д путями

1 На тонну новых перевалочных мощностей, подтвержденных грузовой базой 2 При условии резерва мощностей в 20% для стабильной работы

# Новороссийск: несмотря на значительный потенциал грузовой базы, из новых ~20 млн. т перевалочных мощностей грузом обеспечены только ~9 млн т

Частные- Удельные инвестиции<sup>1</sup>  
 Государственные- Тыс. руб. / т / год

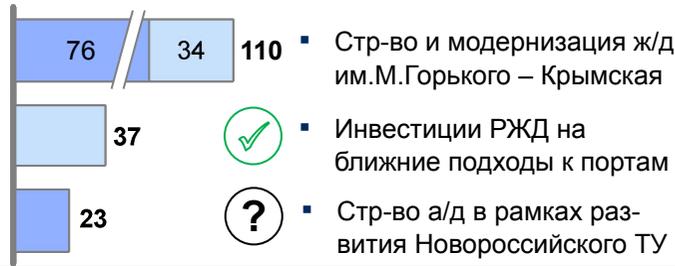


■ Федеральный бюджет ■ Внебюджетные фонды  
**Инвестиции в развитие порта**  
 Млрд руб.



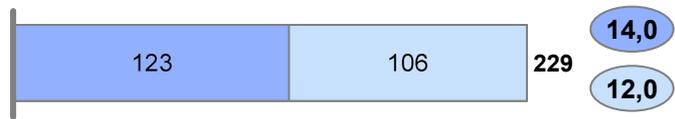
- Строительство и модернизация гидротехнических сооружений, а также проведение дноуглубительных работ
- Инвестиции в развитие а/д и ж/д на территории порта Новороссийск

**Инвестиции в припортовую инфраструктуру**  
 Млрд руб.



- Стр-во и модернизация ж/д им.М.Горького – Крымская
- Инвестиции РЖД на ближние подходы к портам
- Стр-во а/д в рамках развития Новороссийского ТУ

**Совокупные инвестиции** Млрд руб.



**4 Проект развития п. Новороссийск, прописанный в ФЦП и морской стратегии**

- Пересмотреть требования к федеральному финансированию в условия новой грузовой базы порта
- Обеспечить синхронизацию припортовых проектов для целевого грузооборота порта

**3 При условии применения всего прироста грузооборота бассейна к п. Новороссийск**

1 На тонну новых перевалочных мощностей, подтвержденных грузовой базой 2 При условии резерва мощностей в 20% для стабильной работы

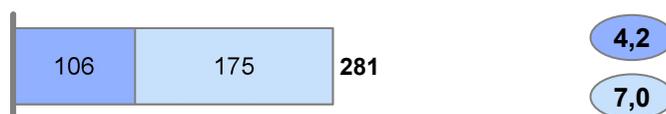
# Тамань: в условиях ограниченного роста грузовой базы необходимо рассмотреть возможность поэтапного развития проекта

Частные-  
Государственные-  
Удельные инвестиции<sup>1</sup>  
Тыс. руб. / т / год



## Инвестиции в развитие порта

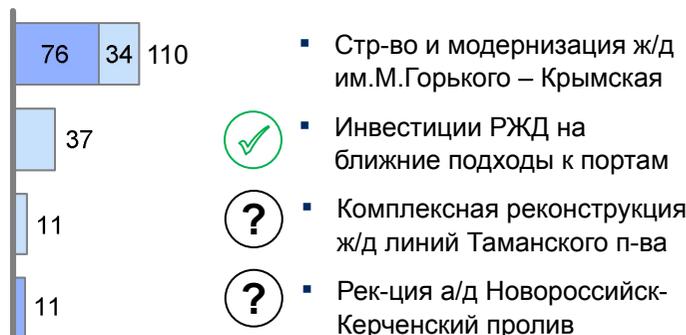
Млрд руб.



- Строительство оградительных сооружений необходимо для стабилизации работы порта в период аномальных метеорологических условий, которая позволит повысить пропускную способность и уменьшить время ожидания погрузки/разгрузки кораблей и поездов

## Инвестиции в припортовую инфраструктуру

Млрд руб.



- Стр-во и модернизация ж/д им.М.Горького – Крымская
- Инвестиции РЖД на ближние подходы к портам
- Комплексная реконструкция ж/д линий Таманского п-ва
- Рек-ция а/д Новороссийск-Керченский пролив

## Совокупные инвестиции



- Федеральный бюджет
- Внебюджетные фонды

- Рассмотреть возможность поэтапной реализации проекта с учетом прогнозной грузовой базы на 2020 г ~30 млн тонн
- Синхронизировать припортовые проекты с потенциальной грузовой базой
- В условиях отсутствия спроса на контейнерные терминалы оценить необходимую корректировку инвестиций в а/д инфраструктуру

1 На тонну новых перевалочных мощностей, подтвержденных грузовой базой 2 При условии резерва мощностей в 20% для стабильной работы

# Новороссийск: новая конфигурация проекта позволит в ~3 раза сократить удельные инвестиции за счет переориентации на более востребованные грузы

Частные- Удельные инвестиции<sup>1</sup>  
 Государств. Тис. руб. / т / год



**4 Предложение ОАО «НМТП» по развитию порта Новороссийск**

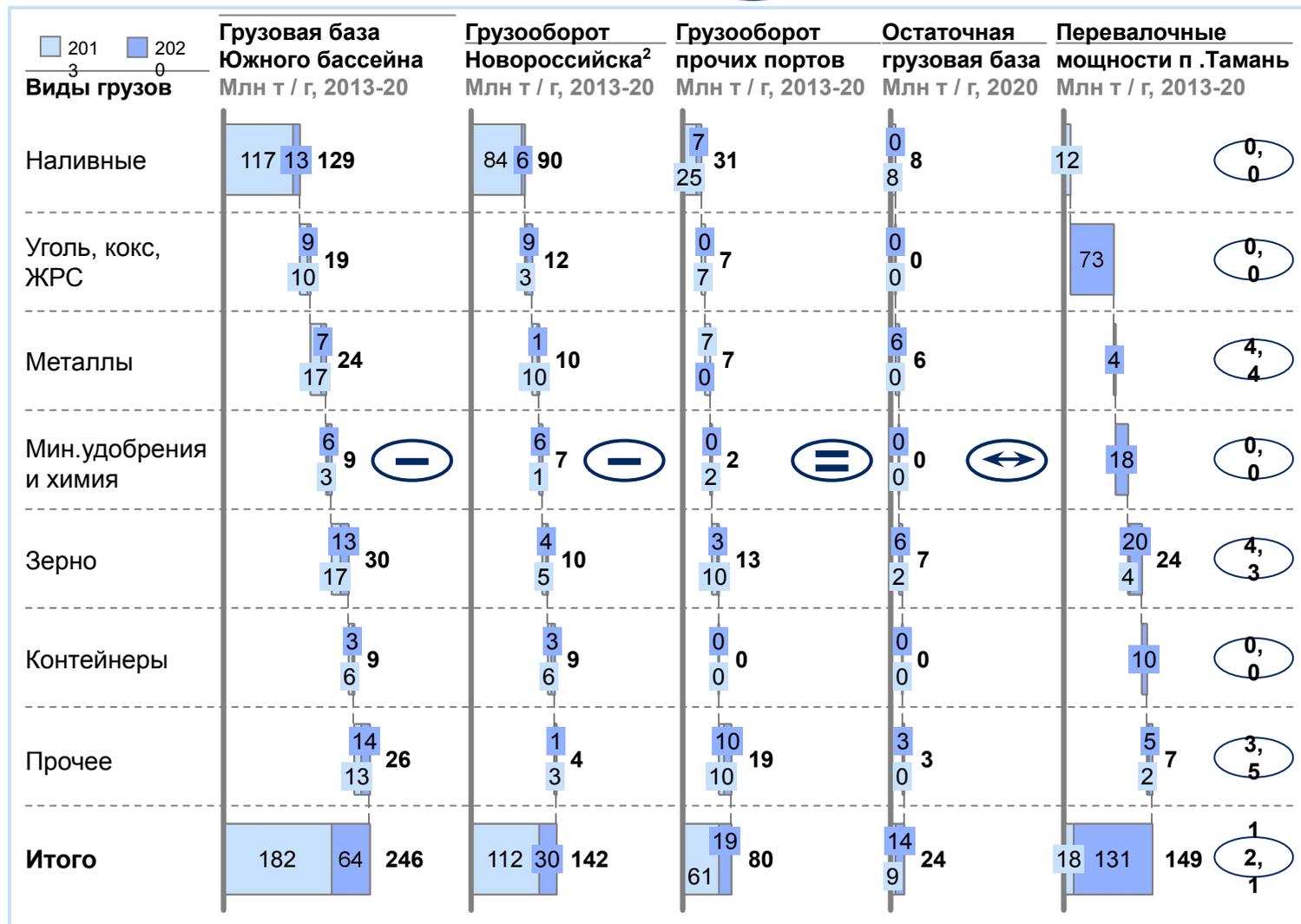
- Рассмотреть вопрос о внесении коррективы в ФЦП
- Согласовать прогноз грузовой базы для принятия решений по освоению территории ВМФ и ОАО «НСРЗ»
- Запросить планы «ГК ДЕЛО» по развитию портовых мощностей
- Синхронизировать припортовые проекты в новых условиях

**3 При условии применения всего прироста грузооборота бассейна к п. Новороссийск**

1 На тонну новых перевалочных мощностей, подтвержденных грузовой базой 2 При условии резерва мощностей в 20% для стабильной работы

# Новороссийск: реализации проекта ОАО «НМТП» недостаточно для полного отказа от развития сухогрузного района порта Тамани

xx Новые перевалочные мощности, обеспеченные грузовой базой<sup>1</sup>, Млн тонн / г



**2 Предложение ОАО «НМТП» по развитию порта Новороссийск**

- Согласовать грузовую базу Южных портов с авторами стратегии, НМТП и РЖД (в части переключения угольных, рудных и ЖРС грузопотоков на Дальний Восток)
- Приоритизировать вариант развития п.Новороссийск по сравнению с п. Тамань
  - Выше эффективность инвестиций
  - Более благоприятные глубины
- Рассмотреть возможность изменения конфигурации проекта для покрытия всей грузовой базы, оставшейся на п. Тамань (12 млн тонн)

<sup>1</sup> С учетом 20% резерва для обеспечения стабильности работы порта

# Реализация всех контейнерных проектов приведет к избытку перевалочных мощностей Северо-Западного бассейна на ~4,6 млн TEU

201 3 202 0

Основные порты Северо-Западного бассейна	Грузооборот Тыс. TEU / год	Перевалочные мощности Тыс. TEU / год	Пиковая загрузка <sup>2</sup> Проценты	Удельная стоимость <sup>1</sup> Тыс. руб. / TEU / г	Комментарии
Усть-Луга	64	440 2.360	16		<ul style="list-style-type: none"> <li>В стратегии предполагается реализация проекта в иннов. сцен.</li> </ul>
Первый контейнерный терминал	1.084	1.250 1.600	95		<ul style="list-style-type: none"> <li>Проект реализуется полностью за частные деньги</li> </ul>
Контейнерный терминал Санкт-Петербурга	400	500 500	88		
Бронка	0	0 1.900	0	31	<ul style="list-style-type: none"> <li>Строительство нового контейнерного порта</li> </ul>
Петролеспорт	711	1.000 2.300	78	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Предусмотренные федеральные инвестиции направлены на развитие всего порта</li> </ul>
Калининград	323	510 650	70		
Прочие	488	850 850	63		
<b>Итого</b>	<b>3.070</b> <b>4.512</b>	<b>4.550</b> <b>10.160</b>	<b>74</b> <b>49</b>		

Для достижения баланса перевалочных мощностей и грузовой базы необходимо

- Сконцентрировать инвестиции на расширении уже существующих терминалов
- Отложить реализацию проектов Усть-Луги и Бронки до подтверждения наличия грузовой базы

<sup>1</sup> Федеральных инвестиций    <sup>2</sup> Превышение грузооборота в пиковый сезон на 10% над среднемесячным грузооборотом

# Для повышения эффективности государственных инвестиций предлагается не реализовывать 5-ть проектов развития морской портовой инфраструктуры на горизонте до 2020 г

✗ Отложить проект    
 ? Подлежит обсуждению  
xx Объем инвестиций ФБ в 2010-13 гг.

■ Перевалочные мощности 2013 г.    
 ■ Прирост перевалочных мощностей в 2013-20 гг.    
 ■ Федеральный бюджет    
 ■ Внебюджетные фонды

Проекты	Инвестиции Млрд руб.	Перевалочные мощности Млн т / г, 2020	Новые мощности Млн тонн / год	Потенциальные инвесторы	Сроки строительства	Обоснование переноса сроков реализации проекта
Строительство глубоководного порта в г.Балтийск <span style="color: red; font-weight: bold;">✗</span>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Контейнеры (+66)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Нет</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2015-2020</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Отсутствует грузовая база</li> <li>В стратегии проект предполагается к реализации в инновационном сц. не ранее 2025 г. (ФЦП – 2017г.)</li> </ul>
Порт «Бронка» <span style="color: red; font-weight: bold;">✗</span>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Контейнеры (+19)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Феникс»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2012-2017</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Отсутствует грузовая база</li> <li>Высокие удельные затраты государственных средств (30,7 тыс. руб/TEU по сравнению с 21 тыс. руб/TEU для проекта ПЛП)</li> </ul>
Развитие Ростовского универсального порта <span style="color: red; font-weight: bold;">✗</span>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Контейнеры, лес, металлопрокат (+4)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«РМП»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010-2016</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>В стратегии проект предполагается к реализации в инновационном сц.</li> <li>Низкий потенциал развития морских грузоперевозок в акватории Азовского моря</li> </ul>
Строительство объектов инфраструктуры морского порта Оля <span style="color: blue; font-weight: bold;">?</span>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Наливные, навалочные (+3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«МТПО»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010-2020</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>В стратегии проект предполагается к реализации в инновационном сц.</li> <li>Низкий потенциал развития морских грузоперевозок в акватории Каспийского моря</li> </ul>
Развитие объектов инфраструктуры морского порта Кавказ <span style="color: red; font-weight: bold;">✗</span>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Контейнеры, ро-ро (+4)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«ТПТ»</li> <li>«Бизнес-капитал»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010-2018</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>В стратегии проект предполагается к реализации в инновационном сц.</li> <li>Наличие по близости крупного порта Новороссийск с развитыми генеральными мощностями</li> </ul>
<b>Итого</b>						

**При отсутствии контейнерного грузооборота нет необходимости в инвестициях в оградительные сооружения**

1 Прирост мощностей ожидается к 2030 г. (начало реализации проекта ~2025 г.)

# Содержание

- Анализ крупнейших проектов
- **Прогноз грузовой базы**

# Экспертный прогноз грузовой базы морских портов России до 2020 г.

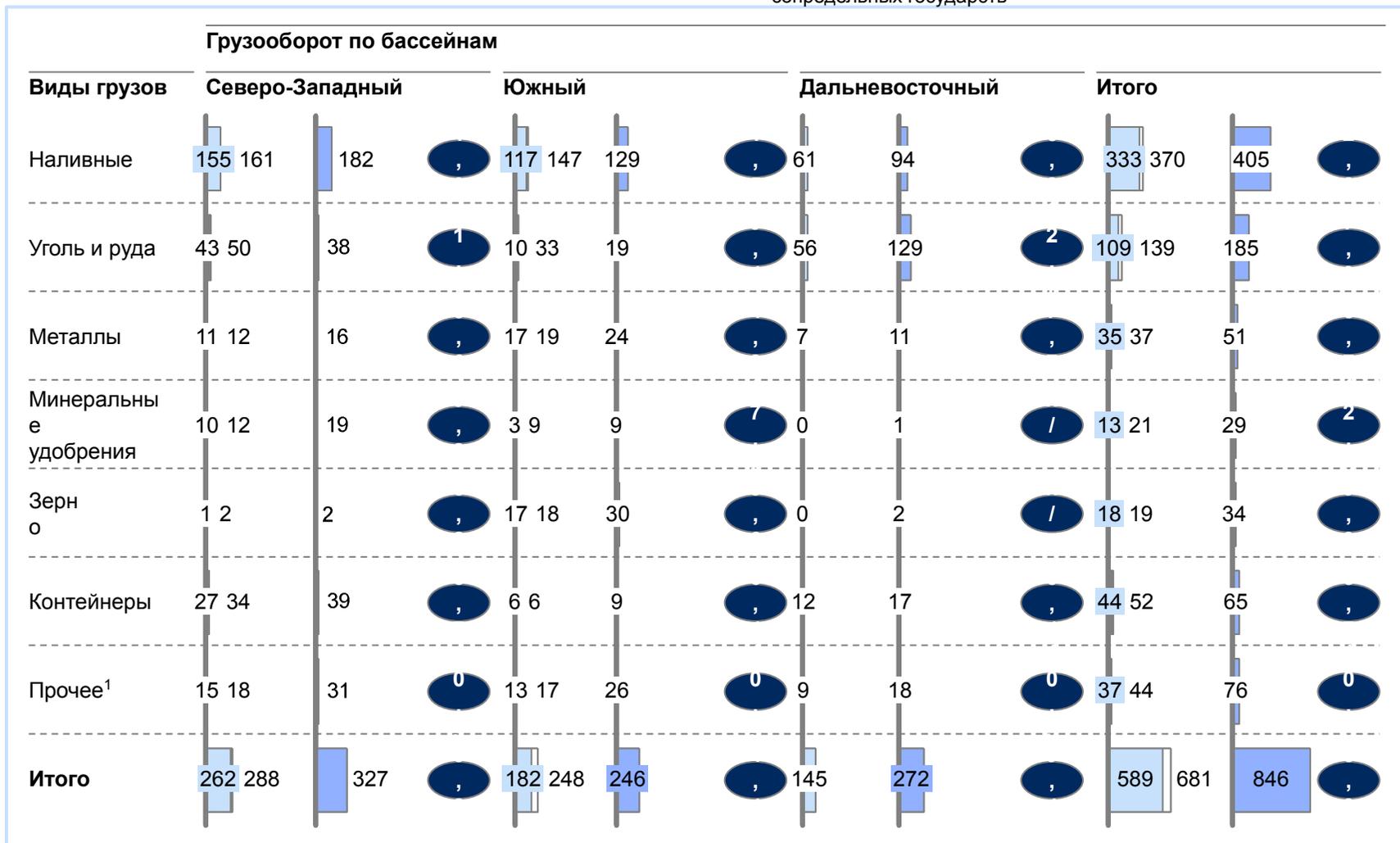
Млн тонн/год

■ 2020 г.

■ 2013 г.

□ Перевалка российских грузов в портах сопредельных государств

● CAGR 2013-20 гг.

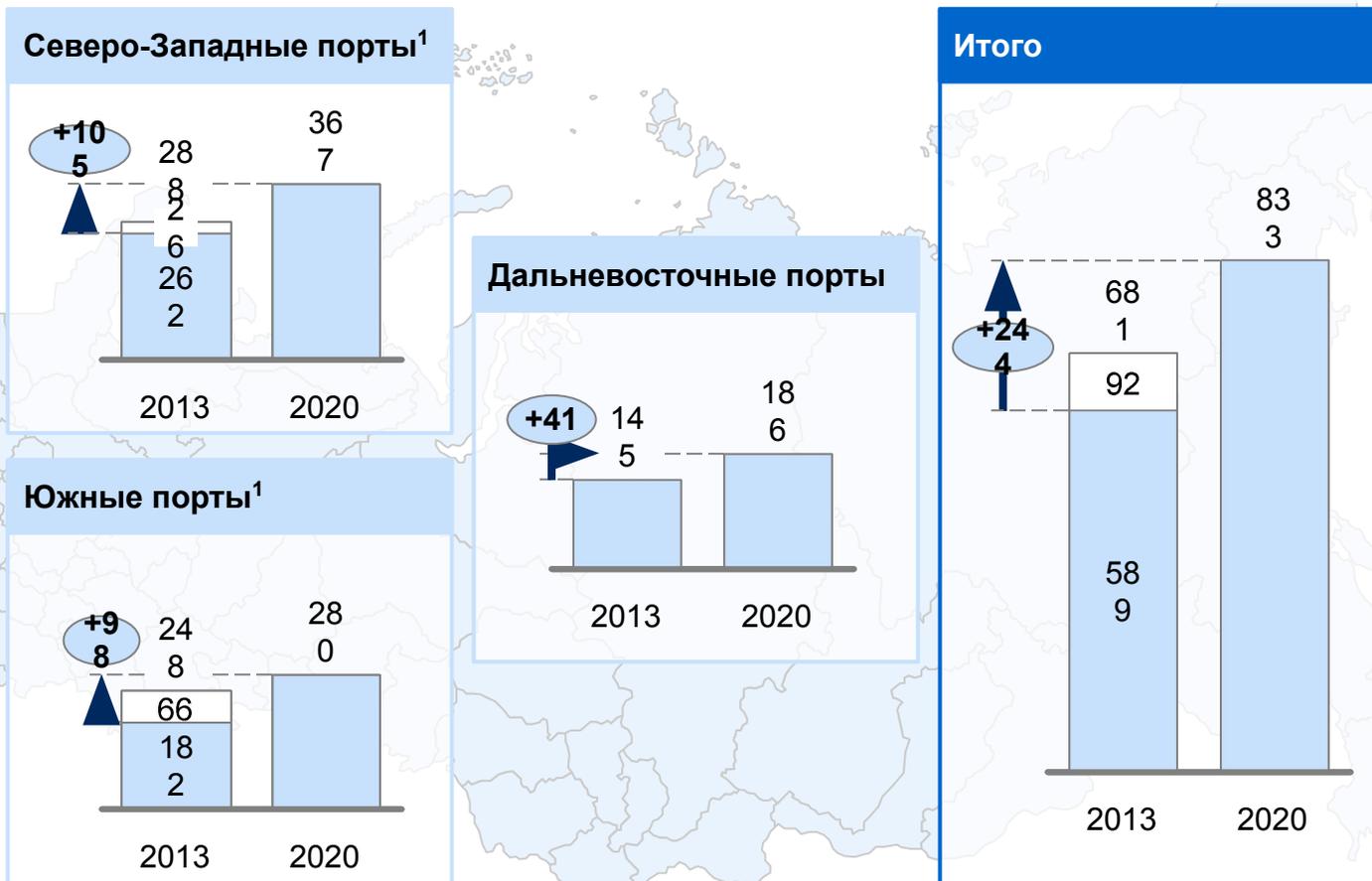


<sup>1</sup> Нормализующая статья

# В стратегии развития морской портовой инфраструктуры к 2020 г. предполагается рост грузооборота на ~244 млн тонн

Млн тонн/год

- Перевалка российских грузов в портах сопредельных государств
- Грузооборот российских портов



<sup>1</sup> Здесь и далее Южные порты включают порты Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов, Северо-Западные – Балтийского и Арктического

# Данный прогноз не соответствует последним принятым решениям по Восточному полигону и достигнутым соглашениям с Китаем

Млн тонн/год

■ 2020 г.

■ 2013 г.

□ Перевалка российских грузов в портах сопредельных государств

● CAGR 2013-20 гг.

## Грузооборот по бассейнам

## Комментарии

Виды грузов

Северо-Западный

Южный

Дальневосточный

Наливные

155 161 210

, 117 147 148

, 61 68

Уголь и руда

43 50 40

1 10 33 21

1 56 65

Металлы

11 12 16

, 17 19 24

, 7 11

Минеральные удобрения

10 12 19

, 3 9 9

7 0 1

Зерно

1 2 2

, 17 18 30

0 2

Контейнеры

27 34 48

, 6 6 22

0 12 20

Прочее<sup>1</sup>

15 18 31

0 13 17 26

0 9 18

Итого

262 288 367

, 182 248 280

, 145 186

**А** Заключенные контракты Роснефти с Китаем и расширение пропускных способностей ВСТО приведут к существенному росту перевалочных мощностей на Дальнем Востоке

**Б** По оценкам РЖД, грузооборот в Дальневосточных портах в 2020г. составит ~129 млн т за счет переключения экспортных грузопотоков

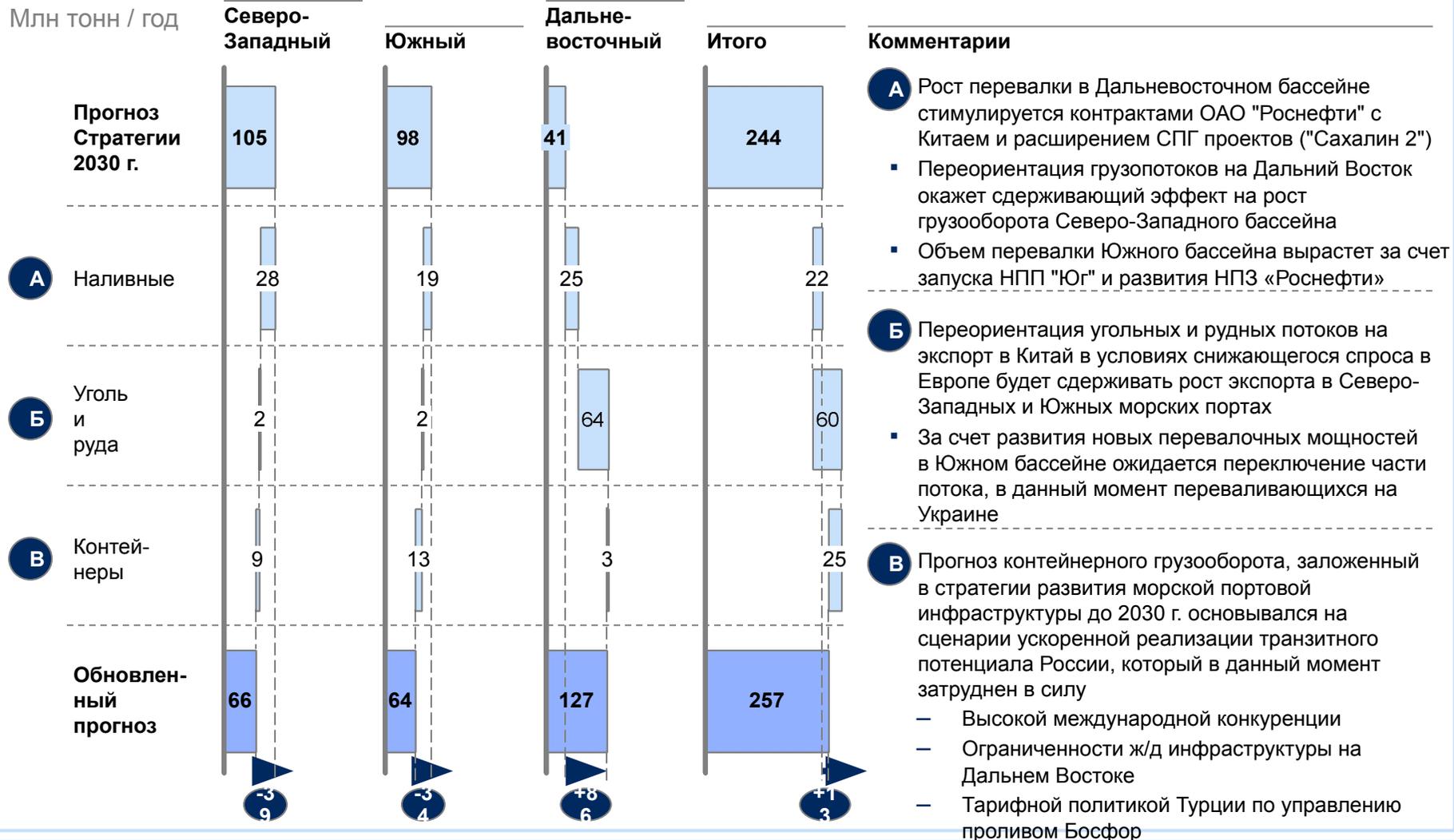
**В** Ожидается более сдержанный рост грузооборота контейнеров в силу инфраструктурных ограничений и высокой конкуренции

Среднегодовой рост грузооборота морских портов до 2020 г. не превысит 5% в год

<sup>1</sup> Нормализующая статья

# При незначительном изменении темпов роста грузооборота, заложенных в стратегии, распределение по бассейнам меняется в сторону увеличения грузопотока на Дальнем Востоке

Прирост грузооборота морских портов России до 2020 г.



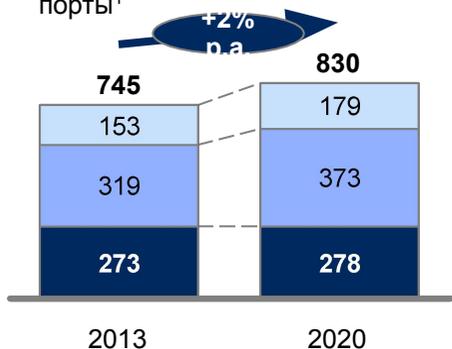
# А. Ожидается умеренный рост экспорта нефтеналивных грузов с усилением поставок на Дальний Восток на условиях долгосрочного сотрудничества с Китаем

**Рынок нефти, нефтепродуктов, млн тонн / год**

- Ожидаемый ограниченный рост добычи сырой нефти обусловлен:
  - высокой долей "зрелых" и "падающих" месторождений
  - низкими объемами новых "greenfield" проектов
- Расширение пропускной способности ВСТО до 80 млн. тонн/год на Дальнем Востоке позволит нарастить объемы экспорта сырой нефти
- Часть экспортируемой по трубопроводу нефти будет заменена ростом экспорта нефтепродуктов через морские порты

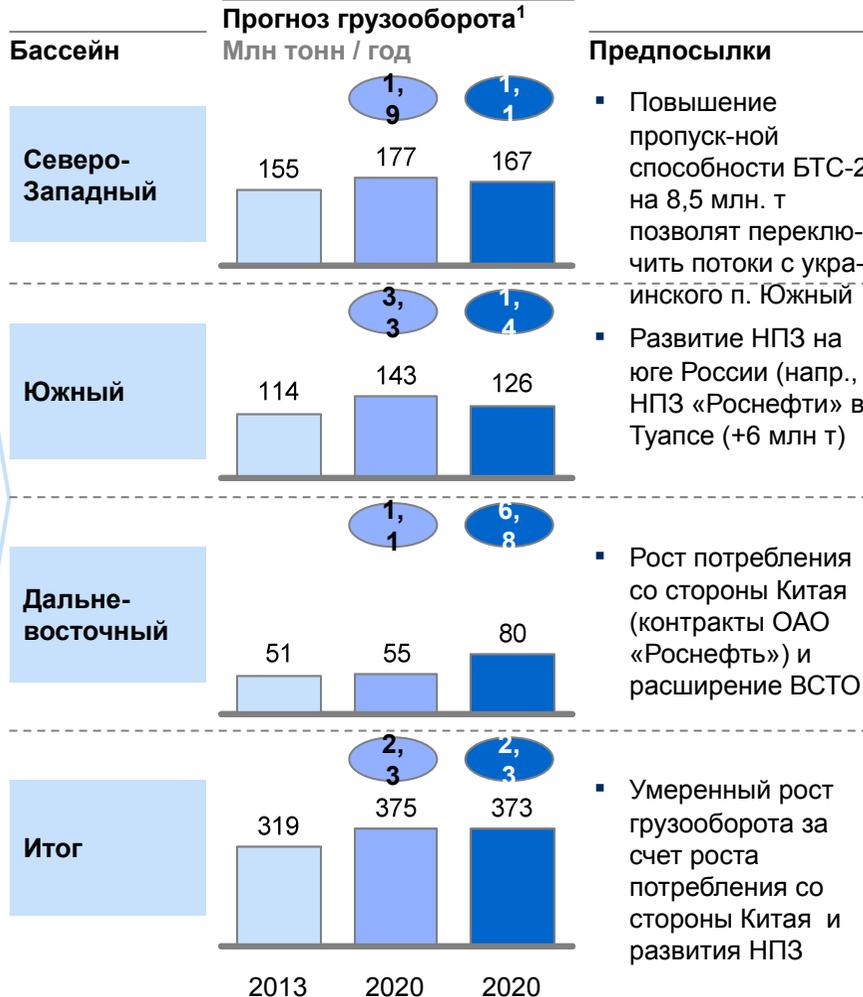
■ Прочий экспорт ■ Экспорт через российские порты

■ Внутреннее потребление<sup>2</sup>



1 Сырая нефть, нефтепродукты

2 Сырая нефть



... CAGR 2013-20 гг. Проценты

■ Прогноз стратегии 2030  
■ Обновленный прогноз

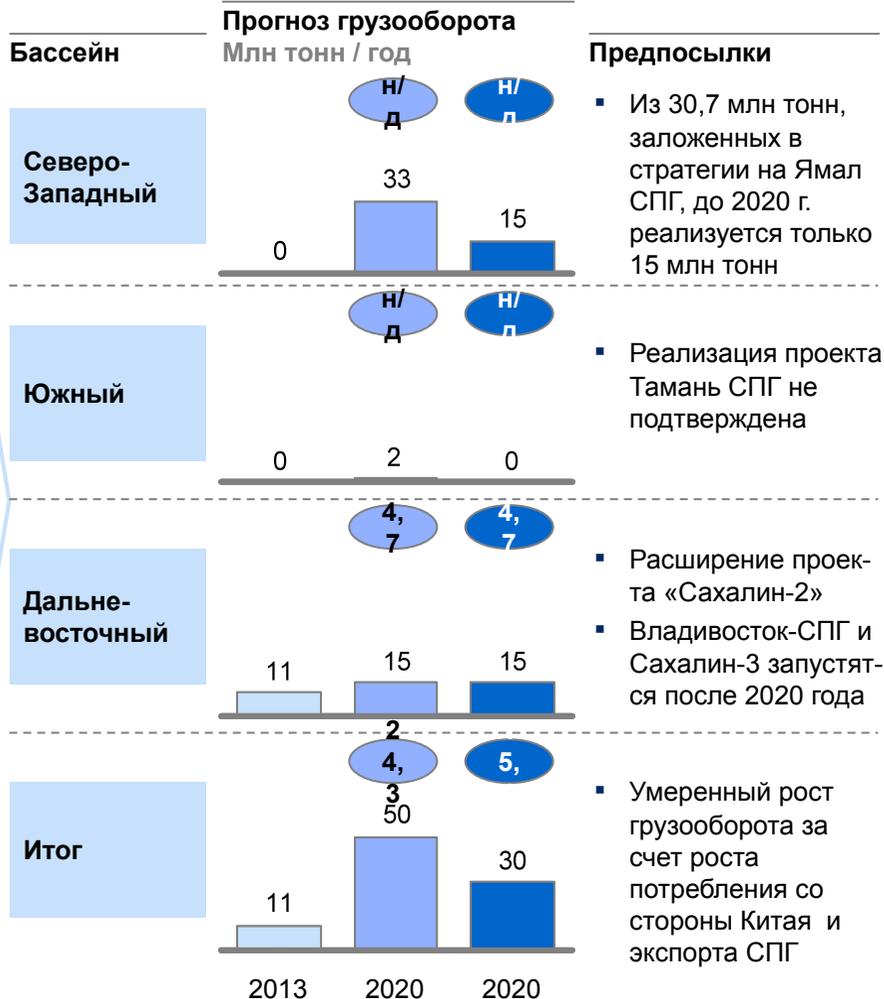
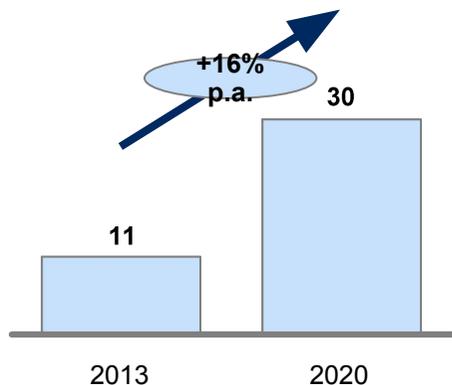
**Необходимо убедиться в доступности требуемого объема перевалочных мощностей на Дальнем Востоке для поддержания запланированного роста грузооборота морских портов**

# А. Реализация проекта Ямал СПГ и развитие Сахалина-2 позволит нарастить объем производства СПГ до 30 млн тонн

## Рынок СПГ,

- Реализация проектов Ямал СПГ и расширение мощности Сахалин 2 позволит к 2020 г. достичь уровня производства и экспорта СПГ в ~30 млн. т, в которых доля проектов будет одинакова (15 млн т)
- Проекты Тамань СПГ и Усть-Луга СПГ рассматриваются как возможные, но не подтвержденные
- Запуск терминалов СПГ во Владивостоке и Сахалине-3 ожидается после 2020 года

## Прогноз производства и экспорта СПГ, млн тонн / год



... CAGR 2013-20 гг.  
Проценты

■ Прогноз стратегии 2030  
■ Обновленный прогноз

Требуется подтвердить статус проектов Тамань СПГ и Усть-Луга СПГ для внесения дополнительных объемов в прогноз грузооборота морских портов

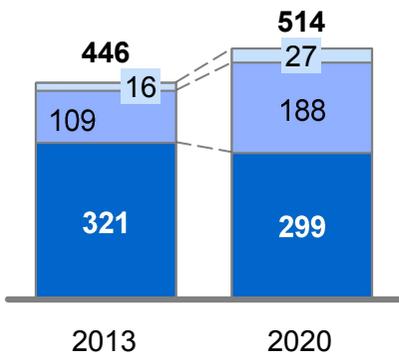
# Б. Выполнение заявленных бизнесом объемов на ж/д перевозку в Дальневосточные порты станет возможным при сохранении тренда уменьшения внутреннего потребления угля

## Рынок угля и ЖРС

Млн тонн / год

- Сокращение внутреннего потребления угля частично нивелируется ростом потребления ЖРС
- Совокупный прирост экспорта угля и ЖРС через порты в 2013-20гг. составит ~79 млн т.

- Прочий экспорт / складирование
- Экспорт через порты
- Внутреннее потребление

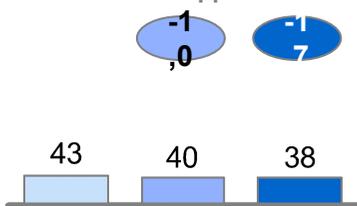


## Прогноз грузооборота

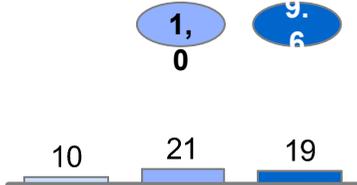
Млн тонн / год

### Бассейн

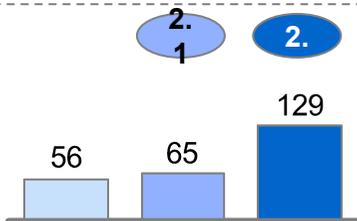
#### Северо-Западный



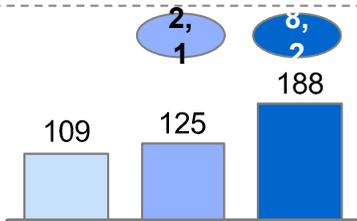
#### Южный



#### Дальневосточный



#### Итого



### Предпосылки

- Снижение потребления угля в Европе при сохранении текущих позиций ЖРС
- Переключение ~7-9 млн. т угольных и рудных потоков из портов сопредельных государств в Южном бассейне
- В соответствии с заявками бизнеса РЖД на перевозку угля и руды в 2020г.

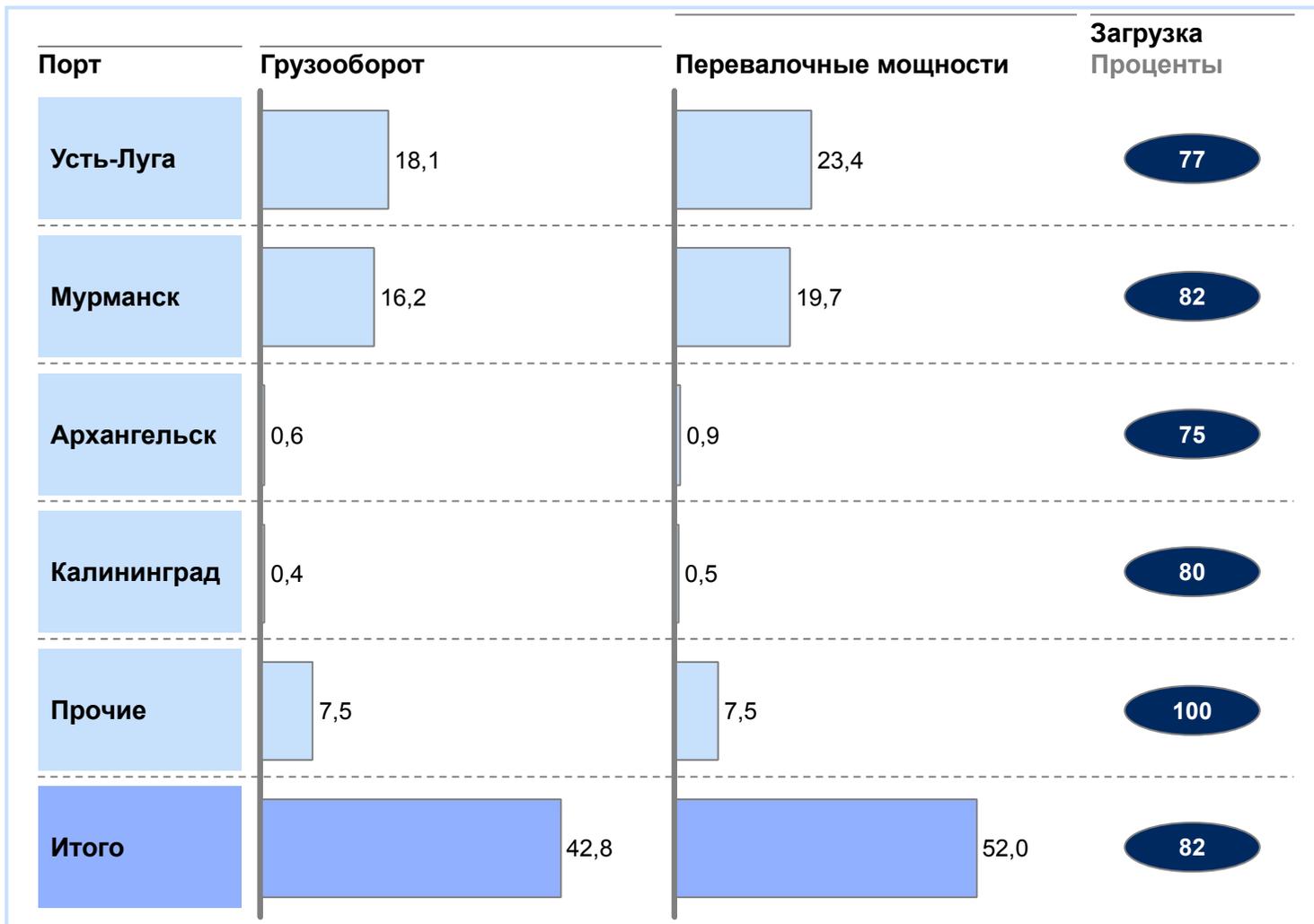
... CAGR 2013-20 гг.  
Проценты

- Прогноз стратегии 2030
- Обновленный прогноз

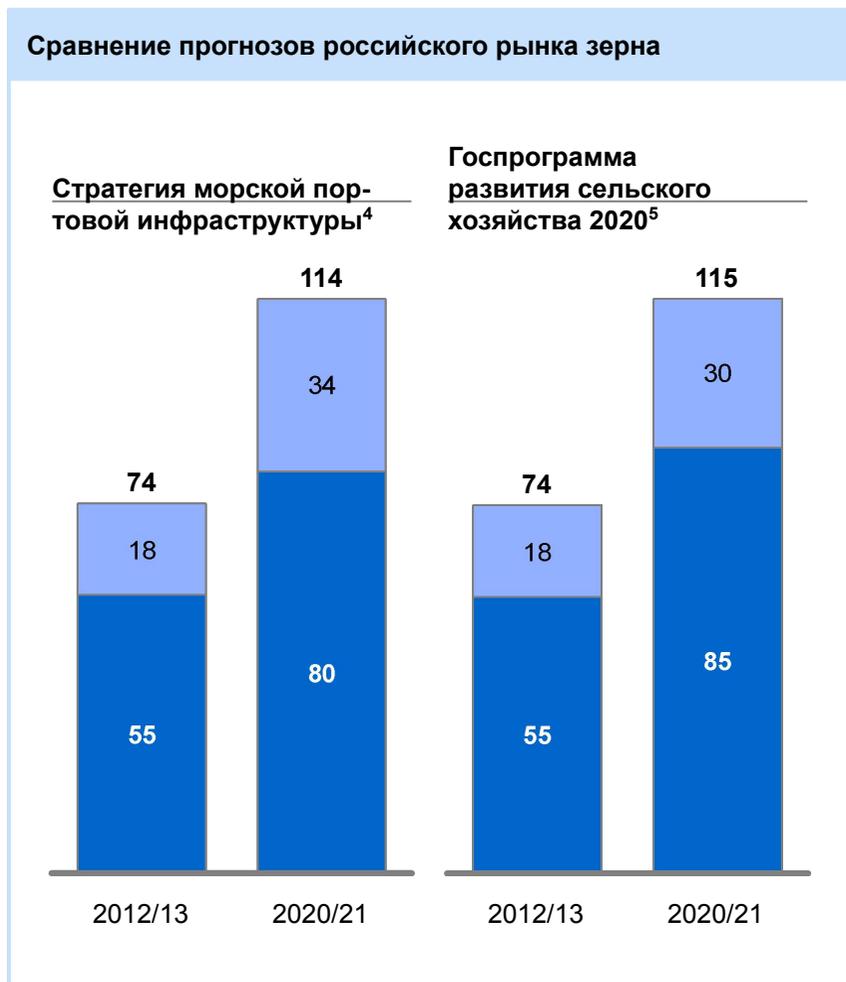
Реализация запланированного РЖД изменения основных угольных и рудных грузопотоков потребует расширения перевалочных мощностей Дальневосточных портов

## Б. Совокупные мощности навалочных терминалов руды, кокса и ЖРС Северо-Западного бассейна составляют ~52 млн тонн / год

Млн. тонн / год, 2013 год



## Б. Используемые прогнозы производства и экспорта зерна и угля соответствуют отраслевым государственным стратегиям развития



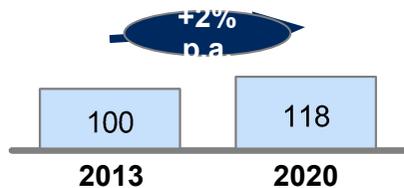
1 В редакции от 21 июня 2014 года 2 Без учета импортного угля на потребление 3 Совокупный экспорт через все виды транспорта  
4 Используется в прогнозе грузовой базы портов 5 в редакции от 15 апреля 2014 года

# В. В соответствии с обновленным прогнозом прирост контейнерного грузооборота российских портов к 2020 г. составит ~21 млн тонн

Млн тонн/год<sup>1</sup>

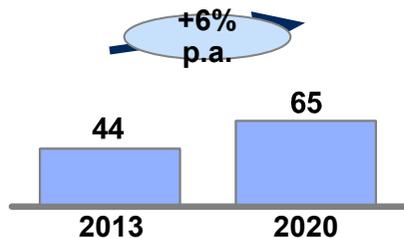
## Реальный ВВП

Проценты



- Долгосрочный прогноз МЭРТ от 3 кв. 2013 года с учетом обновленного прогноза на 2014-17 гг. от 1 кв. 2014 г.

## Грузооборот контейнеров



- Регрессионный анализ<sup>2</sup> зависимости контейнерного грузооборота морских портов от ВВП в России в 1998 - 2013 гг.

## Бассейн

## Прогноз грузооборота

## Предпосылки



- Сохранение текущей структуры грузооборота по бассейнам ввиду существенных ограничений на переключение международных транзитных потоков
- Уменьшение доли перевалки в портах сопредельных государств с 14% до 10% от совокупного грузооборота российских грузов в морских портах

- Пересмотр макроэкономического прогноза приводит к росту контейнерного грузооборота российских портов на ~21 млн т (~2,4 млн TEU)

... CAGR 2013-20 гг. Проценты

■ Прогноз стратегии 2030

■ Обновленный прогноз

**Основное изменение прогноза затронуло Южные порты, что требует дополнительной проверки необходимости существенного расширения перевалочных мощностей**

<sup>1</sup> Предполагая средний вес 1 TEU = 8,6 тонн <sup>2</sup> Постепенное снижение контейнерного мультипликатора с 4 до 2,5 (по отношению к ВВП)