



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 с.) □ Прирост ПС (инновационный с.)

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

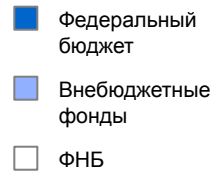
xx Изменение Млрд руб. или млн т
 ■ Федеральный бюджет
 □ Внебюджетные фонды

Крупнейшие порты России	Стратегия (2012 г.) и ФЦП (ноябрь 2013 г.)			Стратегия и ФЦП (июнь 2014 г.)		
	Пропускная способность Млн т, 2011-20	Инвестиции ¹ Млрд руб.	Запланированные проекты Проектные мощности (млн т/год)	Пропускная способность Млн т, 2013-20	Инвестиции ¹ Млрд руб.	Запланированные проекты Проектные мощности (млн т/год)
Тамань	66 7 73	147 106 ² 253	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 ² 281 ³	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 8 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)



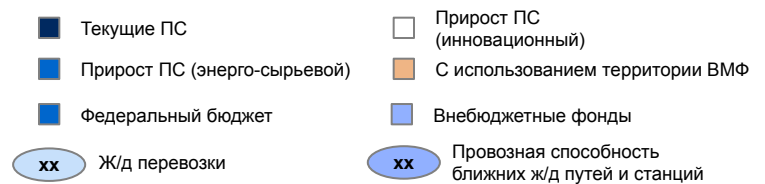
¹ Включены все проекты ФЦП, связанные с рассматриваемыми портами, но не учтены припортовые ж/д проекты (Мга-Ивангород, проект подходов к портам и др.)
² С учетом частных инвестиций в объекты государственной собственности (30 млрд. руб)

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

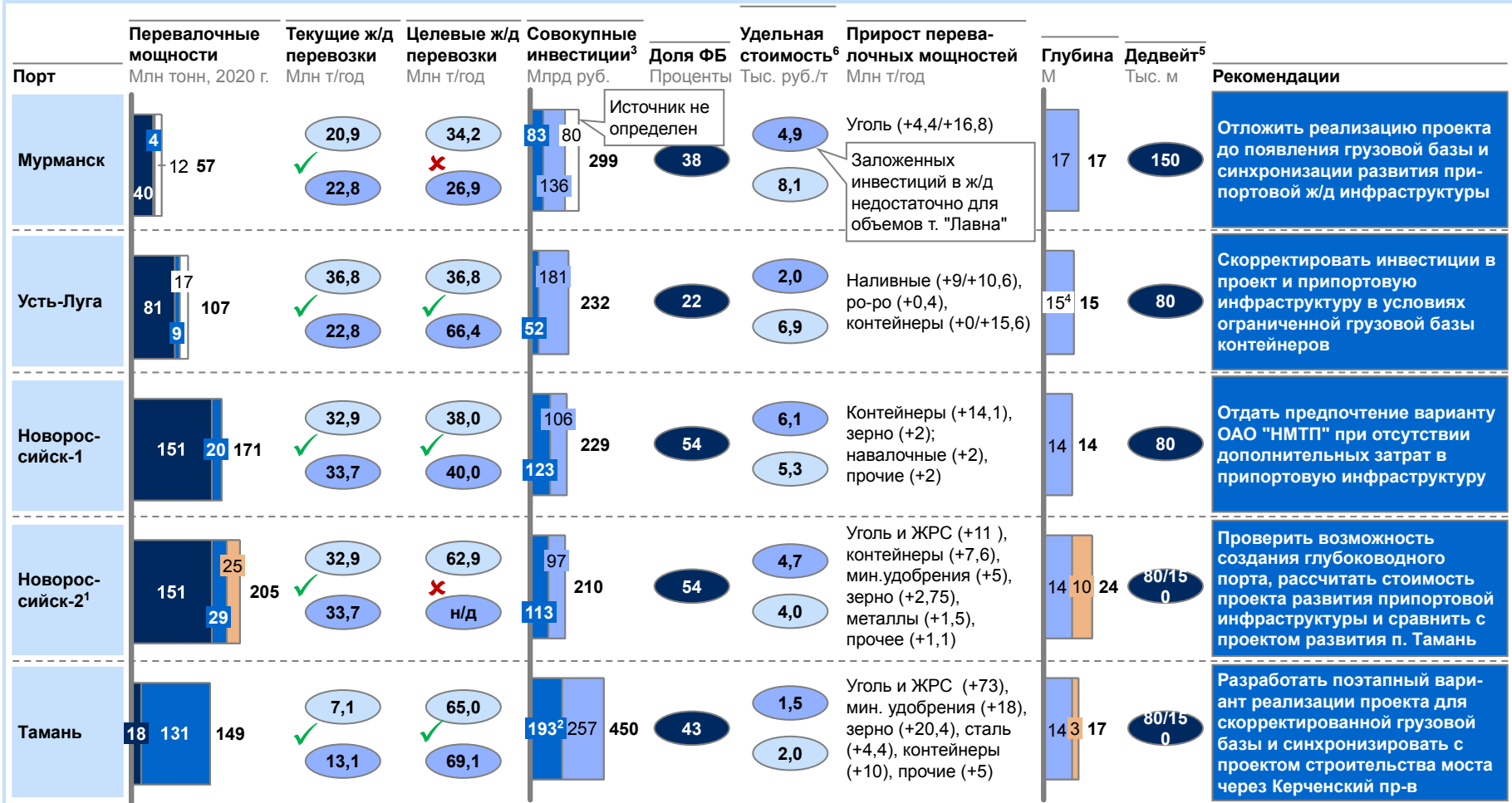


Проекты	Стратегия (2012 г.) и ФЦП (ноябрь 2013 г.)		Стратегия и ФЦП (июнь 2014 г.)		Комментарии
	Инвестиции Млрд руб.	Описание проектов	Инвестиции Млрд руб.	Описание проектов	
Реконструкция и модернизация БАМа и Транссиба		<ul style="list-style-type: none"> Развитие железнодорожных подходов к Дальневосточным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

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

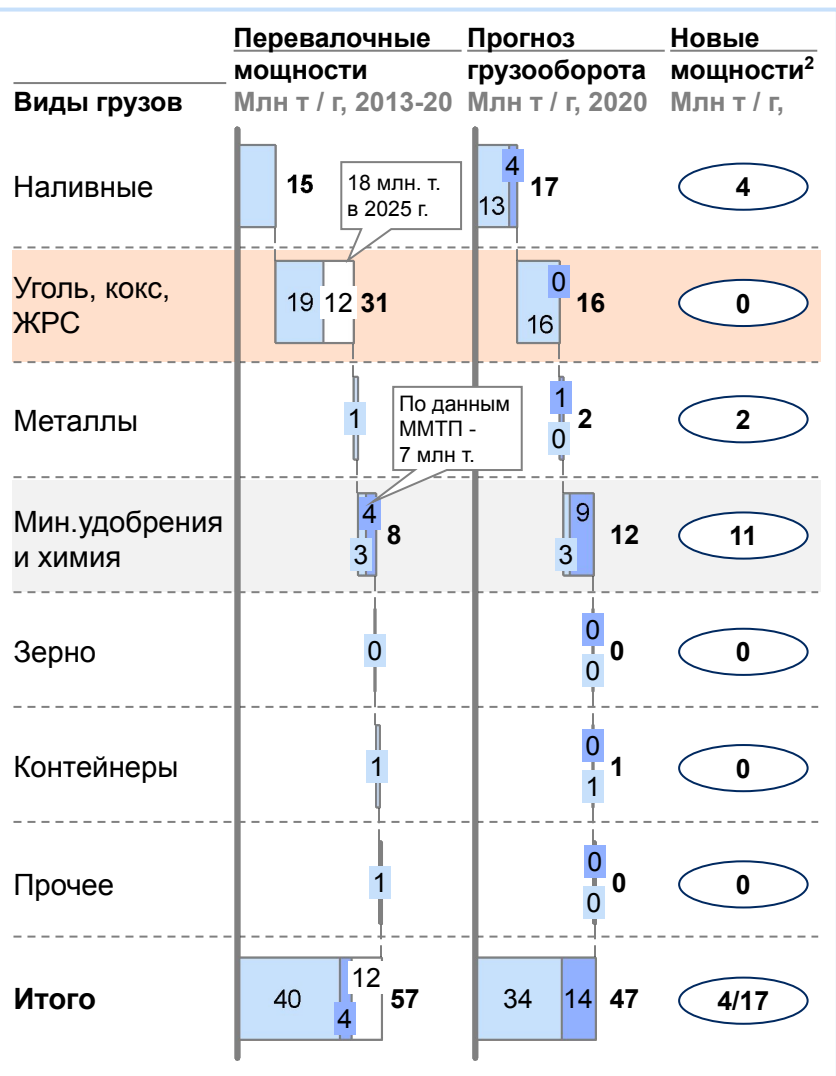
6 Для максимального сценария

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

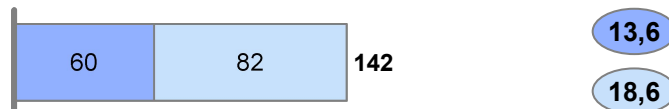
Частные- ○ Удельные инвестиции¹
 Государственные- ○ Тис. руб. / т / год

■ Федеральный бюджет
■ Внебюджетные фонды
□ Источник не определен



Инвестиции в развитие порта

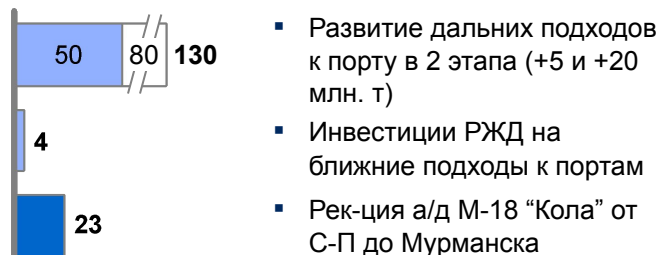
Млрд руб.



- 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

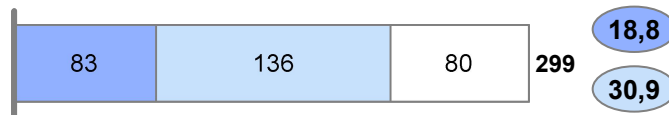
Млрд руб.



- 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 инвестиции¹
Государственные- Тыс. руб. / т / год



Инвестиции в развитие порта

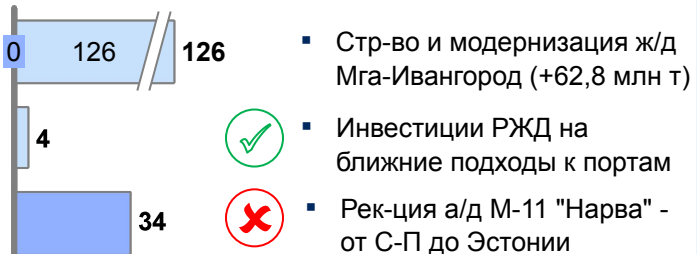
Млрд руб.



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

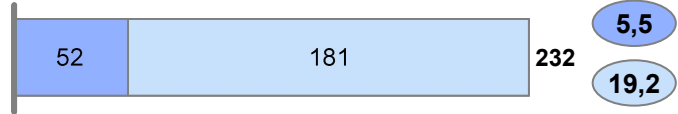
Инвестиции в припортовую инфраструктуру

Млрд руб.



Совокупные инвестиции

Млрд руб.

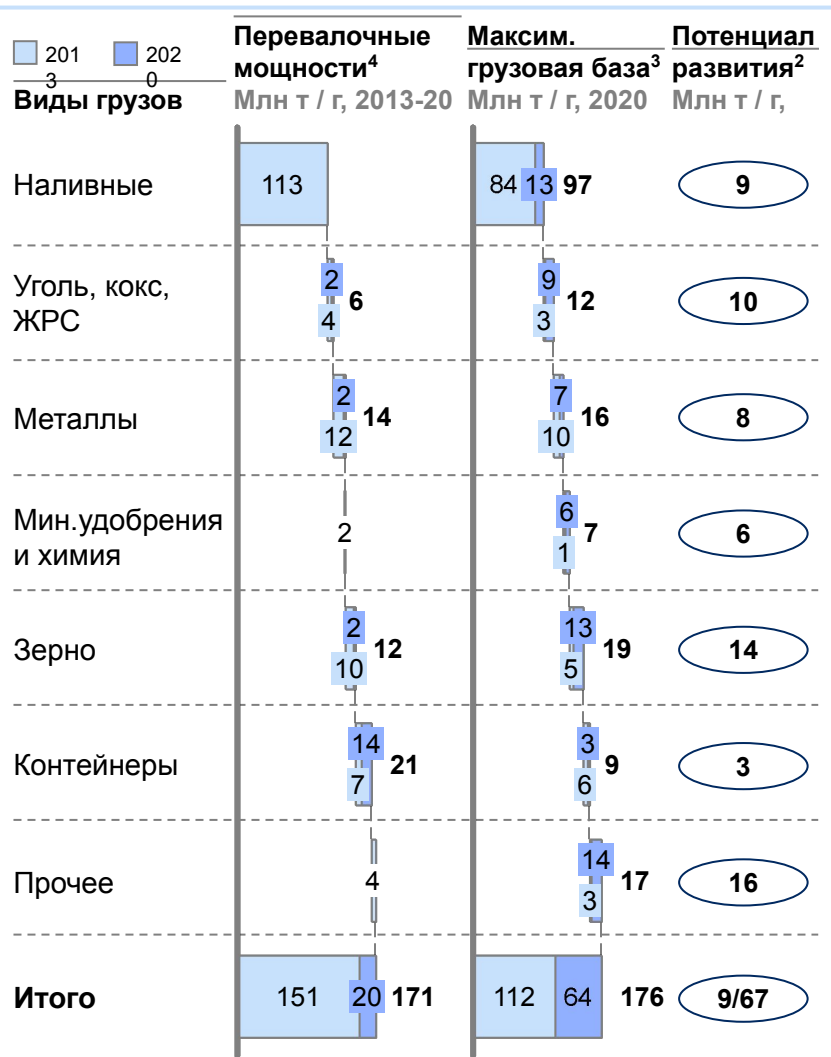


- Федеральный бюджет
- Внебюджетные фонды
- Скорректировать инвестиции в развитие порта с учетом прогнозной грузовой базы
- Оценить, какое оказывает влияние обновленный прогноз грузовой базы на проект модернизации ж/д Мга-Ивангород
- В рамках рек-ции а/д М-11 «Нарва» обеспечить строительство необходимого 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 инвестиции¹
 Государственные- Тыс. руб. / т / год

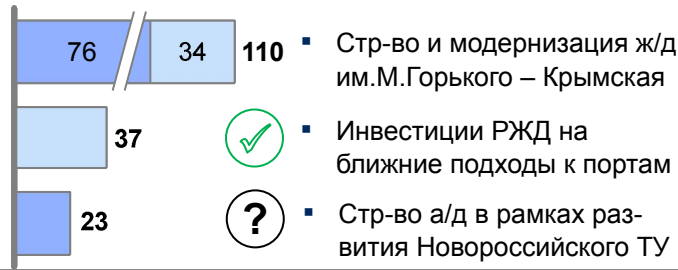


■ Федеральный бюджет ■ Внебюджетные фонды
Инвестиции в развитие порта
 Млрд руб.



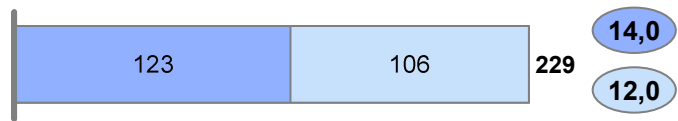
- Строительство и модернизация гидротехнических сооружений, а также проведение дноуглубительных работ
- Инвестиции в развитие а/д и ж/д на территории порта Новороссийск

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

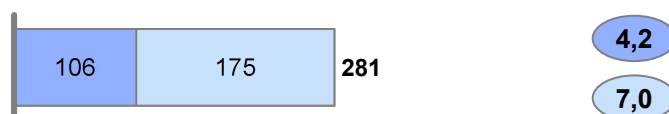
Тамань: в условиях ограниченного роста грузовой базы необходимо рассмотреть возможность поэтапного развития проекта

Частные-
Государственные-
Удельные инвестиции¹
Тыс. руб. / т / год



Инвестиции в развитие порта

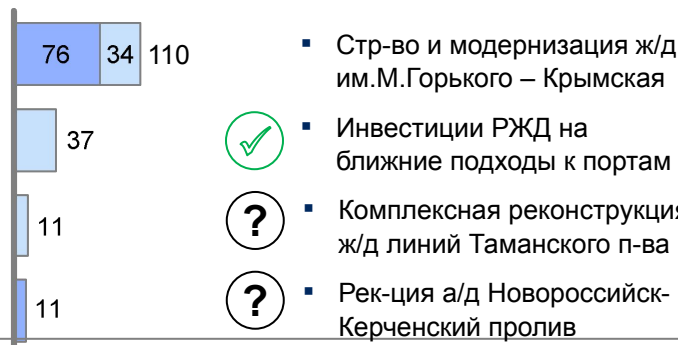
Млрд руб.



- 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



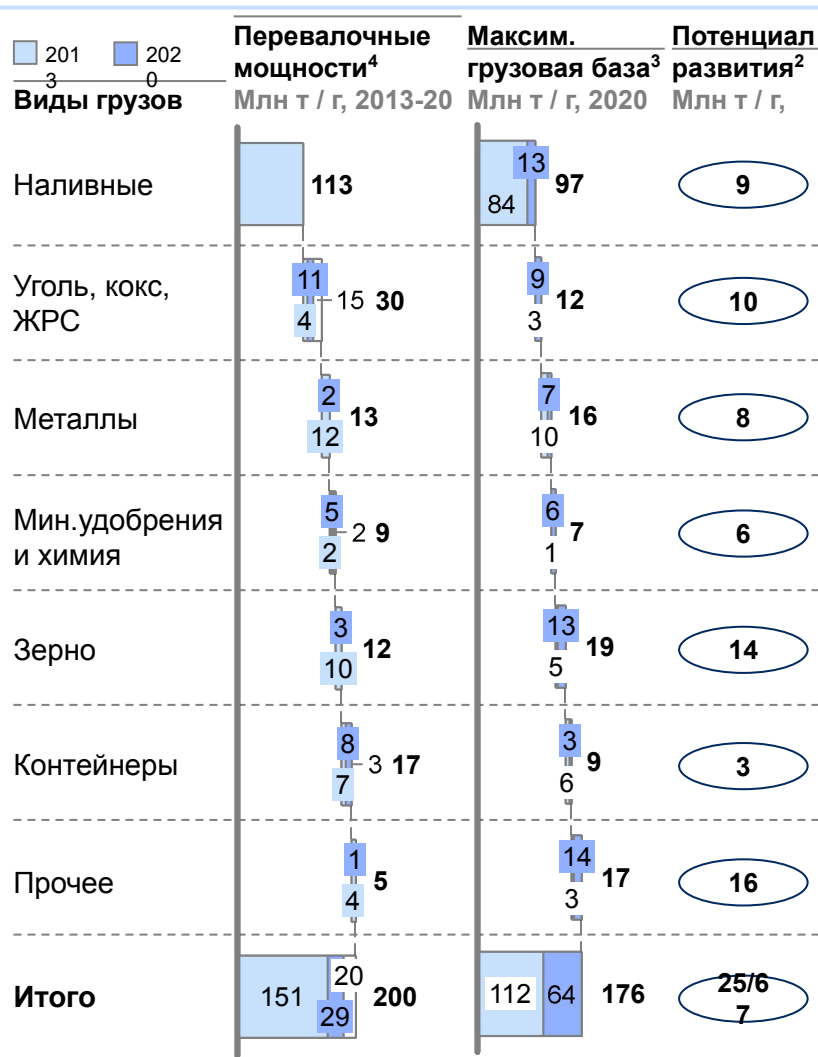
■ Федеральный бюджет
■ Внебюджетные фонды

- 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 инвестиции¹
 Государств. Тис. руб. / т / год

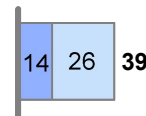


■ без территории ВМФ и НСРЗ □ с территорией ВМФ и НСРЗ

■ Федеральный бюджет ■ Внебюджетные фонды

Инвестиции в развитие порта

Млрд руб.

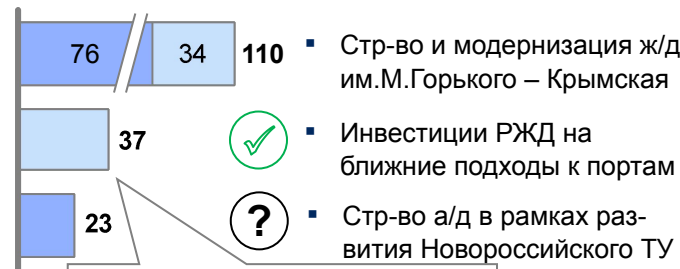


0,6
1,1

- 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

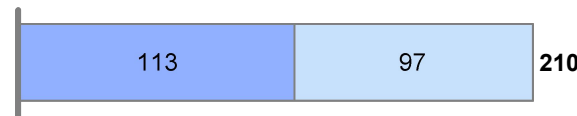
Млрд руб.



Инвестиции для старого грузооборота

Совокупные инвестиции

Млрд руб.



4,7
4,1

4 Предложение ОАО «НМТП» по развитию порта Новороссийск

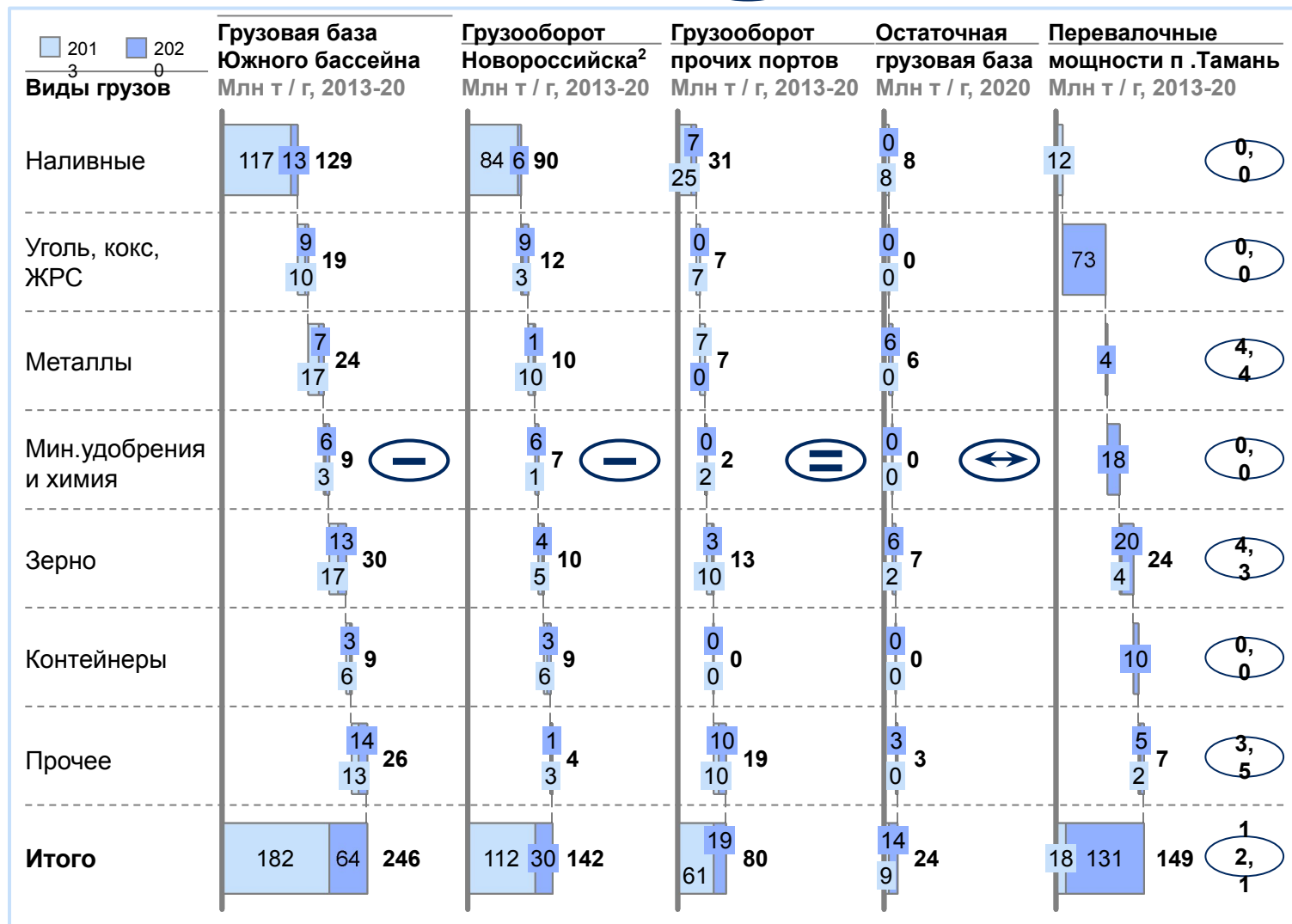
- Рассмотреть вопрос о внесении коррективы в ФЦП
- Согласовать прогноз грузовой базы для принятия решений по освоению территории ВМФ и ОАО «НСРЗ»
- Запросить планы «ГК ДЕЛО» по развитию портовых мощностей
- Синхронизировать припортовые проекты в новых условиях

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 базой¹, 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)

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

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

¹ Федеральных инвестиций ² 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 ✗	45 18 63	0,0 33 66 ¹ 99	Контейнеры (+66)	Нет	2015-2020	<ul style="list-style-type: none"> Отсутствует грузовая база В стратегии проект предполагается к реализации в инновационном сц. не ранее 2025 г. (ФЦП – 2017г.)
Порт «Бронка» ✗	43 16 58	4,5 19 0 19	Контейнеры (+19)	«Феникс»	2012-2017	<ul style="list-style-type: none"> Отсутствует грузовая база Высокие удельные затраты государственных средств (30,7 тыс. руб/TEU по сравнению с 21 тыс. руб/TEU для проекта ПЛП)
Развитие Ростовского универсального порта ✗	17 8 24	0,9 4 16 20	Контейнеры, лес, металло-прокат (+4)	«РМП»	2010-2016	<ul style="list-style-type: none"> В стратегии проект предполагается к реализации в инновационном сц. Низкий потенциал развития морских грузоперевозок в акватории Азовского моря
Строительство объектов инфраструктуры морского порта Оля ?	17 2 20	1,3 3 5	Наливные, навалочные (+3)	«МТПО»	2010-2020	<ul style="list-style-type: none"> В стратегии проект предполагается к реализации в инновационном сц. Низкий потенциал развития морских грузоперевозок в акватории Каспийского моря
Развитие объектов инфраструктуры морского порта Кавказ ✗	6 3 9	0,2 4 17 21	Контейнеры, ро-ро (+4)	«ТПТ» «Бизнес-капитал»	2010-2018	<ul style="list-style-type: none"> В стратегии проект предполагается к реализации в инновационном сц. Наличие по близости крупного порта Новороссийск с развитыми генеральными мощностями
Итого	46 127 174	6,9 69 96 165				

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.

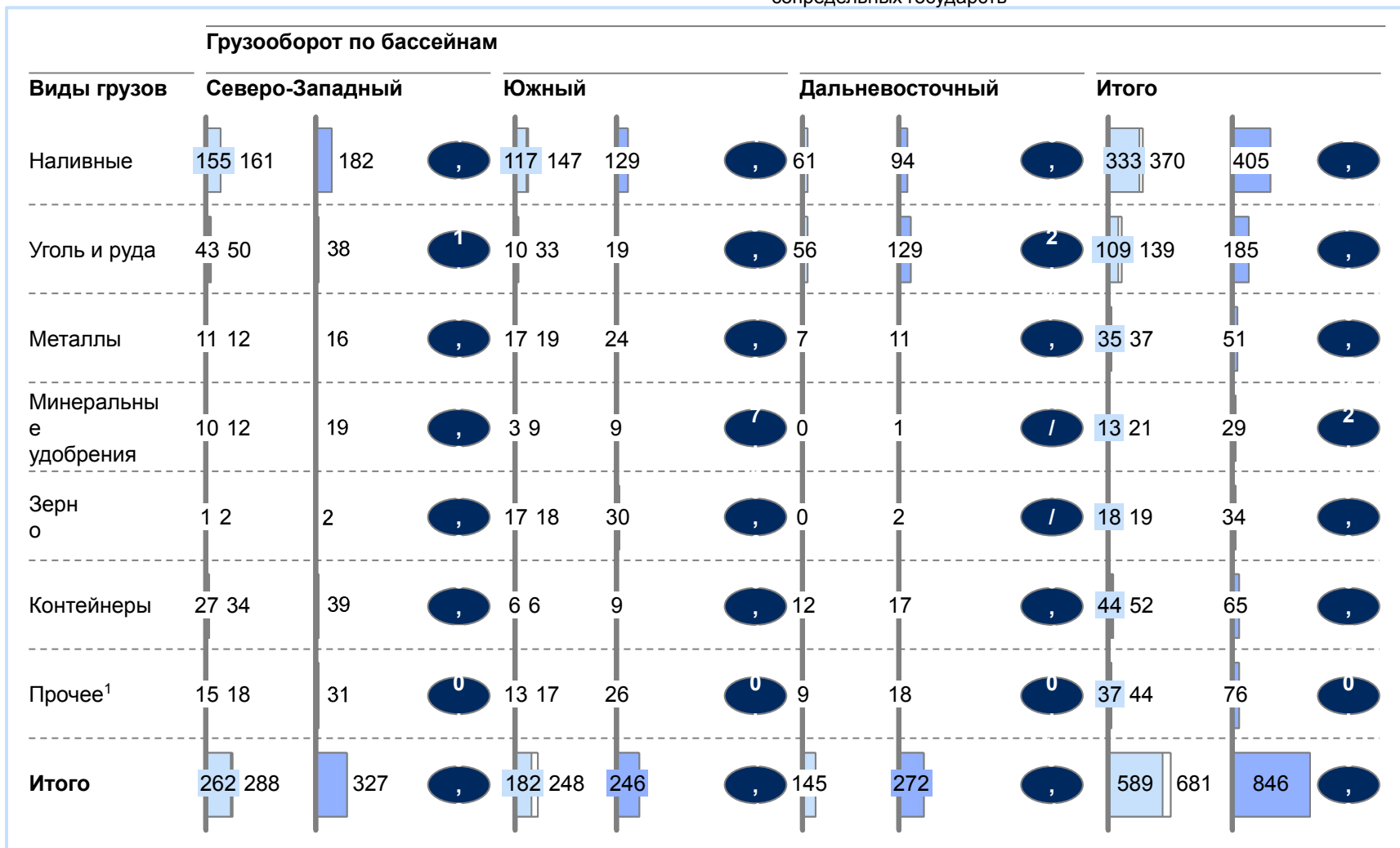
Млн тонн/год

■ 2020 г.

■ 2013 г.

□ Перевалка российских грузов в портах сопредельных государств

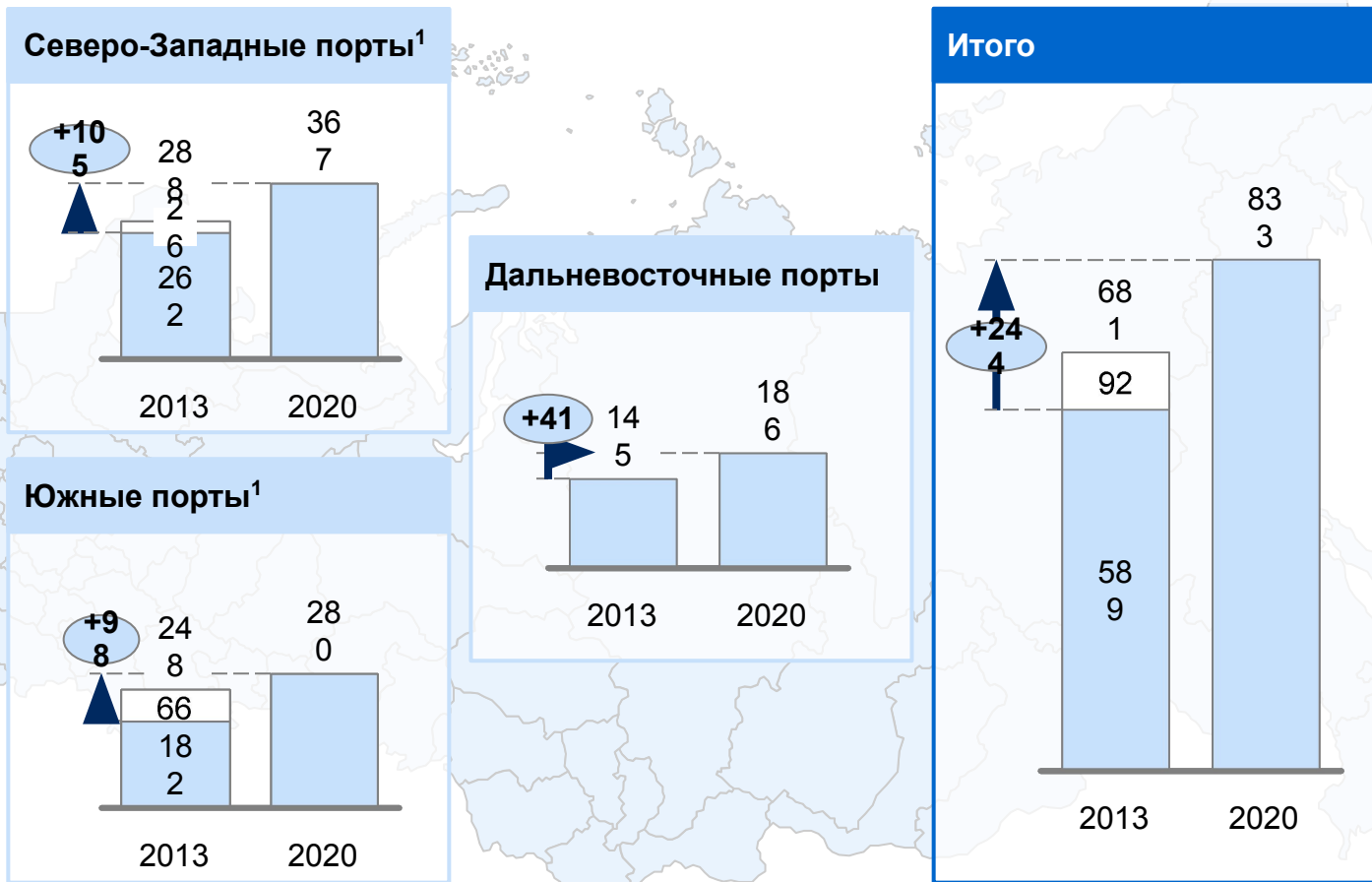
● CAGR 2013-20 гг.



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



¹ 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

Прочее¹

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

¹ 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.



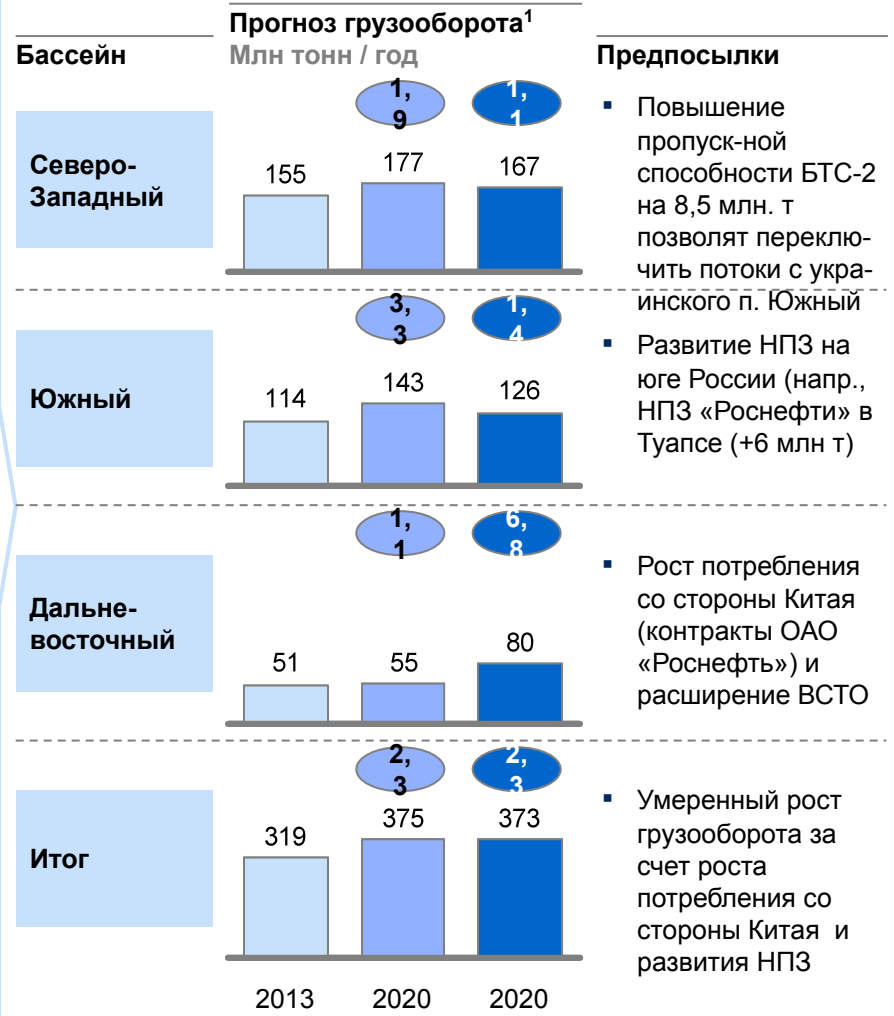
А. Ожидается умеренный рост экспорта нефтеналивных грузов с усилением поставок на Дальний Восток на условиях долгосрочного сотрудничества с Китаем

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



1 Сырая нефть, нефтепродукты 2 Сырая нефть



... CAGR 2013-20 гг. Проценты

■ Прогноз стратегии 2030
■ Обновленный прогноз

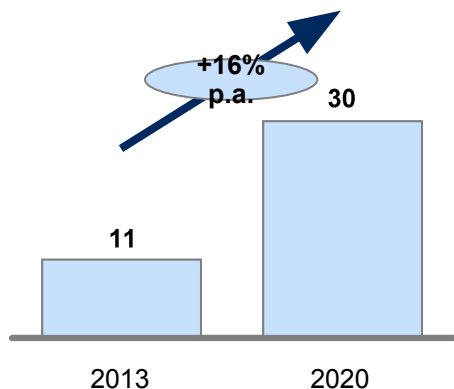
Необходимо убедиться в доступности требуемого объема перевалочных мощностей на Дальнем Востоке для поддержания запланированного роста грузооборота морских портов

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

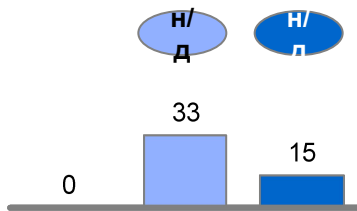
Прогноз производства и экспорта СПГ, млн тонн / год



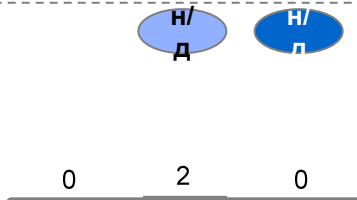
Бассейн

Прогноз грузооборота Млн тонн / год

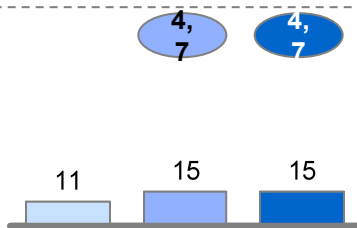
Северо-Западный



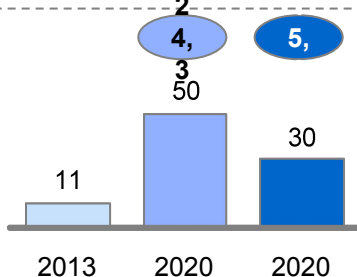
Южный



Дальневосточный



Итог



Предпосылки

- Из 30,7 млн тонн, заложенных в стратегии на Ямал СПГ, до 2020 г. реализуется только 15 млн тонн
- Реализация проекта Тамань СПГ не подтверждена
- Расширение проекта «Сахалин-2»
- Владивосток-СПГ и Сахалин-3 запустятся после 2020 года
- Умеренный рост грузооборота за счет роста потребления со стороны Китая и экспорта СПГ

... 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

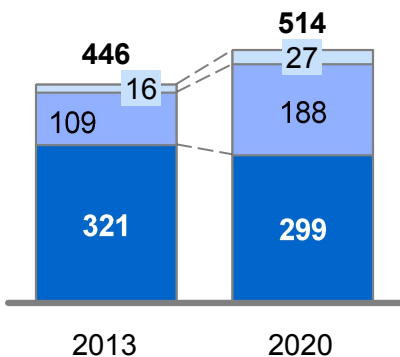
Рынок угля и ЖРС

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
 ■ Внутреннее потребление

■ Экспорт через порты

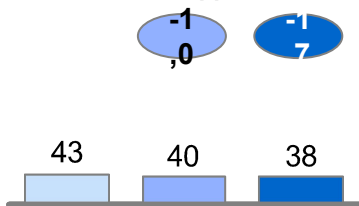


Прогноз грузооборота

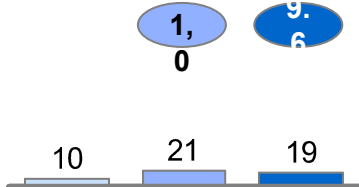
Млн тонн / год

Бассейн

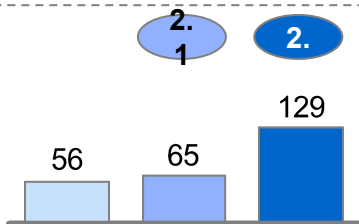
Северо-Западный



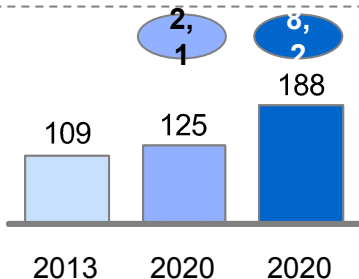
Южный



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

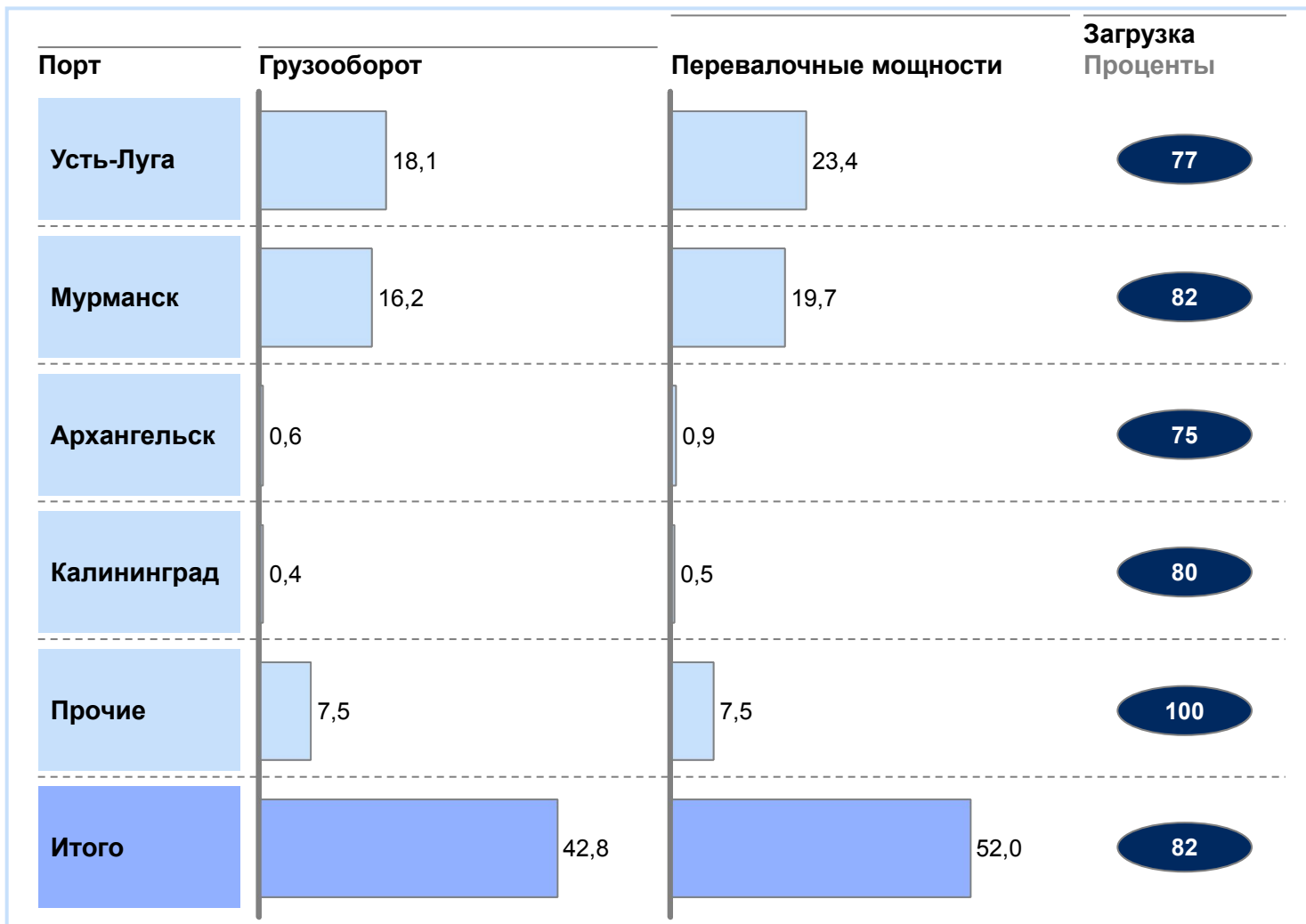
■ Прогноз стратегии 2030

■ Обновленный прогноз

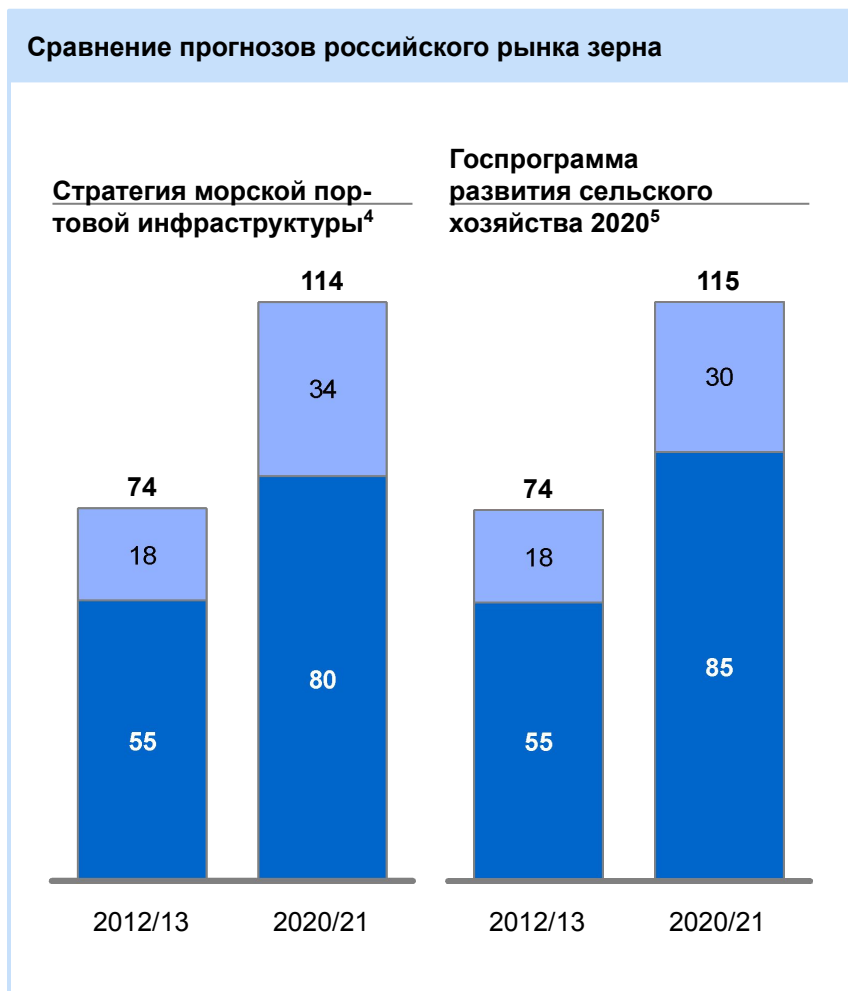
Реализация запланированного РЖД изменения основных угольных и рудных грузопотоков потребует расширения перевалочных мощностей Дальневосточных портов

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



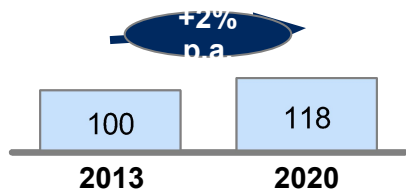
1 В редакции от 21 июня 2014 года 2 Без учета импортного угля на потребление 3 Совокупный экспорт через все виды транспорта
4 Используется в прогнозе грузовой базы портов 5 в редакции от 15 апреля 2014 года

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

Млн тонн/год¹

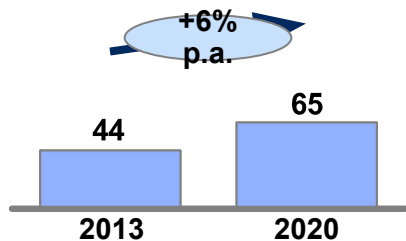
Реальный ВВП

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 анализ² 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

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