

ЛОГИСТИКА И ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

УДК 656.6

А. А. Давыденко,
канд. экон. наук,
Росморречфлот

ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОСУДАРСТВ — ЧЛЕНОВ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

FORECAST OF PORT INFRASTRUCTURE STATES — MEMBERS OF COMMON ECONOMIC SPACE

Рассмотрены возможные сценарии развития отечественной портовой инфраструктуры, обусловленные процессами транспортной интеграции государств-членов единого экономического пространства — России, Беларуси и Казахстана. Определены перспективы российского транзитного потенциала. Рассмотрены проблемы реконструкции отдельных портов Балтийского, Черноморского и Каспийского бассейнов.

In article possible scenarios of development the domestic port infrastructure due to transport integration processes of the Member States of a single economic space — Russia, Belarus and Kazakhstan. The prospects of the Russian transit potential. The problems of reconstruction of the individual ports of the Baltic, Black and Caspian Sea basins.

Ключевые слова: единое транспортное пространство, водный транспорт, портовая инфраструктура, экспортно-импортные грузопотоки.

Key words: Common transport space, water transport, port infrastructure, export-import cargo.



ПРОЦЕСС формирования единого транспортного пространства государств-членов единого экономического пространства (ЕЭП) — Российская Федерация, республика Беларусь, республика Казахстан — предполагает возможность изменения конфигурации сложившихся грузопотоков. Применительно к водному транспорту в качестве корригируемых грузопотоков выступают экспортно-импортные грузопотоки Республики Беларусь и Республики Казахстан ввиду того, что общее меридиональное направление внутренних водных путей описываемого пространства не предполагает изменение существующих российских грузопотоков. Изменения грузопотоков с необходимостью обуславливают развитие соответствующих портовых структур и более полное использование российского транзитного потенциала.

Перспективы развития портовой инфраструктуры

Балтийское направление

В настоящее время потенциал к дальнейшему развитию по перевалке грузов рассматриваемых номенклатур имеет многофункциональный **Морской торговый порт Усть-Луга**. Уже сейчас он успешно конкурирует с другими портами на Балтике, а за прошедший 2013-й год его грузооборот вырос на 36 %. Существующие терминалы в Усть-Луге построены по современным техническим стандартам.

Порт Усть-Луга строится как универсальный порт. Терминалы и профильные зоны различного назначения будут оказывать услуги по перевалке и дополнительной обработке более 20 номенклатурных категорий грузов. Благодаря применению современных технологий и оборудования терминалы способны выдерживать конкурентные сроки обслуживания.

В настоящее время в порту Усть-Луга работают 11 терминалов: комплекс по перегрузке угля, универсальный перегрузочный комплекс, терминал по перевалке технической серы, автомобильно-железнодорожный паромный комплекс, многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2»,

лесной терминал, контейнерный терминал, терминал перевалки нефти, терминал перевалки нефтепродуктов, нефтебаза «Усть-Луга», терминал «Новая Гавань».

Комплексный проект имеет статус приоритетного инвестиционного проекта Северо-Западного федерального округа РФ и осуществляется на принципах государственно-частного партнерства. В порту имеется потенциал для расширения перечня специализированных терминалов. Например, ОАО «Газпром» рассматривает порт Усть-Луга как перспективный вариант для размещения своего терминала для сжиженного природного газа. В настоящее время ОАО «Газпром» приняло решение о строительстве ветки газопровода мощностью 7 млрд кубометров в год до промышленной зоны в Усть-Луге.

Усиление внешних железнодорожных подходов к порту Усть-Луга осуществляется в рамках Инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» по линии Мга – Гатчина – Веймарн – Усть-Луга в обход перегруженного петербургского железнодорожного узла. Реконструкция предусматривает строительство двухпутной железной дороги на всем протяжении, удлинение станционных путей на промежуточных станциях до 1050 м для организации движения большегрузных составов, полную электрификацию, строительство дополнительных тяговых подстанций, а также строительство централизованной системы блокировки и связи.

Припортовый железнодорожный узел «Лужская» будет состоять из семи станций. На сегодняшний день в эксплуатацию введены три: Лужская-Северная, Лужская-Южная, Лужская-Нефтяная. Завершено проектирование первой очереди станции Лужская-Генеральная, ведется проектирование станции Лужская-Сортировочная. Завершается строительство станции Лужская-Газовая. Кроме этого в Северном районе порта запланировано строительство станции Лужская-Восточная. В перспективе припортовый железнодорожный станционный комплекс порта Усть-Луга станет самым крупным и современным в Европе.

При выходе на полную мощность грузооборот порта Усть-Луга составит 180 млн т в год. При этом около 65% от общего объема грузов планируется перегружать по железной дороге.

Государство заинтересовано в завершении строительства порта, так запуск в сентябре 2007 г. автомобильно-железнодорожных паромов, обслуживающих линию Усть-Луга – Балтийск, был признан одним из элементов национальной транспортной программы.

Налоговая база всех предприятий, ведущих бизнес в порту Усть-Луга, после пуска третьей очереди по оценкам специалистов составит порядка 1 млрд руб. в год. Кроме этого признается, что весь проект кроме экономических выгод имеет и существенный политический аспект. Он предназначен для снятия зависимости торговли Российской Федерации с дальним зарубежьем от транзита через территории третьих стран.

Южное направление

Для перевалки сырьевых грузов у ведущих российских портов — **Новороссийского** и **Туапсинского** — перерабатывающие мощности в настоящее время используются на пределе; располагаясь в городской зоне, они фактически исчерпали возможности по наращиванию мощностей в связи с инфраструктурными и рельефными ограничениями. Хотя эти два глубоководных порта в последние годы заметно модернизировали перегрузочное и складское оборудование, они не способны переваливать нарастающий объем экспортных грузопотоков, которые ранее отправлялись на Украину. Увеличивать объемы переработки в пределах существующей специализации имеют возможность небольшие российские порты **Азов**, **Ейск**, **Кавказ**, **Ростов**, **Таганрог**, **Темрюк**, однако, с одной стороны, суммарный резерв мощности оказывается незначительным и, с другой стороны, глубины не позволяют обработку судов со значительными осадками (типа «Афрамакс»).

В этой связи Россия официально презентовала проект «Создание сухогрузного района морского порта **Тамань**», обладающего в перспективе мощностью свыше 100 млн т, который был включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)». Виды деятельности — перевалка грузов на экспорт. Приоритетные грузы – нефть и нефтепродукты, сжиженные углеводородные газы (СУГ), аммиак, зерно.

1-я очередь зернового терминала мощностью 5 млн т в порту Тамань открыта в сентябре 2011 года. Владелец зернового терминала – ЗАО «Тамань-инвест». Управляющая компания — ООО «Зерновой терминальный комплекс “Тамань”». Прием судов под погрузку зерновых культур осуществляется на причале длиной 2600 м, оборудованным погрузочными машинами компании NEUERO. Максимальная осадка у причалов достигает 12,1 м, позволяющая принимать суда грузоподъемностью до 60 000 т.

В июле 2012 г. запущен в эксплуатацию перегрузочный комплекс нефти, нефтепродуктов и СУГ ЗАО «Таманьнефтегаз». На середину 2013 г. терминал практически достиг проектных объемов перевалки нефти — 600 тыс. т в месяц. В июле 2013 г. начались отправки на экспорт мазута. Терминал позволяет принимать суда до 10 500 т дедвейтом.

В состав проекта планируется включить следующие перспективные комплексы и терминалы: 2 контейнерных перегрузочных комплекса, 2 комплекса по перегрузке угля, терминал минеральных удобрений и серы, терминал по перевалке железной руды и железорудных окатышей, комплекс по перегрузке стали, комплекс по перегрузке зерна.

В июне 2011 г. в рамках совещания по развитию транспортной инфраструктуры Краснодарского края были официально оглашены предполагаемые объемы и сроки инвестиционных вложений в порт Тамань: до 2020 г. в проект предполагается вложить более 200 млрд руб. Государственные инвестиции в проект составят 50 млрд руб., частные — в 3 раза больше.

Контракт на проектирование заключен с ОАО «Ленморниипроект». Сформирована компоновочная схема порта. По окончании изыскательских и проектных работ должно начаться активное строительство, которое продлится до 2020 г. Объекты федеральной собственности в порту будут закончены к 2016 г.

Параллельно с ними частные инвесторы получают возможность реализовать свою часть объектов портовой инфраструктуры, а государство реализует функции по созданию железнодорожных подходов. В настоящее время на станции «Разъезд 9-й километр» введены в эксплуатацию 11 приемоотправочных путей длиной более 15,8 км, уложен 81 стрелочный перевод, 27 км контактной сети. Завершено переключение устройств СЦБ на новые транзитные и приемоотправочные паркы в рамках завершающего второго этапа строительства. Окончательный ввод в эксплуатацию произведен в январе 2014 г. На вновь созданной сортировочной станции грузы будут распределять на порты Новороссийск и Тамань. На этот инфраструктурный проект государство до 2013 г. потратило 450 млн долл.

Также запланировано строительство железнодорожного обхода Краснодарского транспортного узла с тем, чтобы расшивка всех «узких мест» на железной дороге была закончена к моменту запуска нового порта.

О своем желании построить терминал в порту Тамань заявили 9 российских инвесторов: ООО «УК «Металлоинвест» (перевалка железорудного концентрата), ГК «Базэл» (перевалка накатных грузов), ОАО «Еврохим» (перевалка минеральных удобрений), UCL Port B.V. (перевалка угля, металлов и контейнеров), ОАО «Объединенная зерновая компания» (перевалка зерновых), ОАО «СУЭК» (перевалка угля), Global Ports Investments PLC и НКК (перевалка контейнеров), «Газпром экспорт» (перевалка нефтепродуктов).

По оценкам Минтранса России объемы перевалки грузов порта Тамань к 2025 г. смогут составить от 65 до 94 млн т.

Порт **Актау** в Республике Казахстан представляет существенные перспективы к наращиванию транзитных мощностей.

Реконструкция обеспечила порт тремя универсальными причалами для обработки генеральных и навалочных грузов, одним причалом для экспорта зерна, перегрузки тяжеловесов и обработки судов типа «ро-ро», общей протяженностью новых причалов 550 м, и возможностью одновременной обработки 4 судов. В порту имеется паромный комплекс, приспособленный для наката-выката железнодорожных вагонов на специализированные паромы. Наличие четырех нефтеналивных причалов дает возможность одновременной обработки 4 танкеров с водоизмещением до

12 тыс. т. Порт обновил оборудование, дающее возможность перевалки всех видов генеральных и насыпных грузов и грузов в контейнерах.

Прогнозные оценки специалистов свидетельствуют, что контейнерный поток в направлении Европа – Азия будет сконцентрирован на трансокеанском маршруте. Основные грузоотправители сосредоточатся на отправке морем. В свою очередь развитие контейнерного терминала в порту Актау открывает перспективы для привлечения новых грузопотоков из Европы транзитом через Азербайджан и Грузию, из ОАЭ транзитом через Иран, а также грузов, транспортируемых из Китая и Юго-Восточной Азии транзитом через Республику Казахстан в страны Европы.

Казахстан является производителем и экспортером значительного количества зерна высокого качества, большая часть которого выращивается на севере страны. Ежегодный экспорт зерна варьируется от 3 до 5 млн т. Пропускная способность действующего на территории порта Актау зернового терминала ТОО «Ак Бидай-Терминал» – 600 тыс. т в год.

Полное восстановление паромного комплекса позволило увеличить общий объем и расширить ассортимент обрабатываемых грузов наряду с действующими пассажирскими перевозками и перевозками транспортных средств, обеспечиваемыми паромной линией Актау – Баку – Ноушехр. В целях реализации соглашений, достигнутых в ходе переговоров Мангистауской и Астраханской областных администраций, портом Актау разрабатывается проект открытия паромной линии на участке Астрахань – Актау. С 29 мая 2002 года начала действовать автопаромная линия Актау – Оля.

Прогнозируемые сценарии корректуры портовых грузопотоков

Взаимодействие государств-членов ЕЭП в области водного транспорта преследует достижение двух основных целей:

— снижение транспортной составляющей стоимости перевозимых экспортных и импортных грузов государств-членов ЕЭП;

— максимальную реализацию транзитного потенциала единого транспортного пространства.

Как показал произведенный анализ, в качестве системообразующих грузопотоков водного транспорта, имеющих возможность смены (корректировки) пространственной конфигурации, а, следовательно, и портов перевалки, целесообразно рассматривать экспортные грузопотоки государств-членов:

— Республики Беларусь — калийные удобрения; нефть и нефтепродукты; продукция машиностроения; контейнерные грузы;

— Республики Казахстан — нефть и нефтепродукты; цветные металлы; черные металлы; руды; зерновые культуры; контейнерные грузы.

Географическое расположение внутренних водных путей и портов определяет в качестве приоритетных развитие транспортной инфраструктуры Северо-Западного, Приволжского и Южного федеральных округов Российской Федерации, Мангистауской области Республики Казахстан.

В зависимости от сочетания политических, экономических и технологических факторов, определяющих возможность и степень интеграции и корректировки грузопотоков, а также технические возможности транспортной инфраструктуры, определяются возможные сценарии корректуры портовых грузопотоков в государствах-членах ЕЭП:

1) *Инерционный сценарий* предусматривает приоритет экономических факторов развития при минимальной реконструкции (строительстве) объектов инфраструктуры. Сценарий предусматривает существенную переориентацию экспортного грузопотока из Республики Казахстан на существующие и перспективные портовые мощности Южного федерального округа Российской Федерации.

2) *Форсированный сценарий* предусматривает приоритет политических факторов развития при существенной реконструкции (строительстве) объектов инфраструктуры. Сценарий

предусматривает существенную переориентацию экспортного грузопотока из Республики Беларусь на перспективные портовые мощности Северо-Западного федерального округа Российской Федерации и системное осуществление экспорта и транзита грузов из Республики Казахстан через портовые мощности Южного федерального округа Российской Федерации, а также посредством Единой глубоководной системы Европейской части Российской Федерации (коридор «Север – Юг»).

Реализация указанных целей предусматривает решение институциональных задач:

1. Определение форм средне- и долгосрочного взаимодействия государств-членов и частных предпринимателей (государственно-частного партнерства) для решения системно значимых задач по реконструкции и строительству транспортной инфраструктуры — терминальных комплексов, подъездных путей наземных видов транспорта, внутренних водных путей, — обеспечивающих техническую возможность осуществления как переориентации экспортных грузопотоков, так и транзита.

2. Формирование разрешительной системы для осуществления пользования единым транспортным пространством в части, касающейся морского и внутреннего водного транспорта, определяющей, в том числе:

— разработку и принятие интегрированных в международную систему права межгосударственных норм (стандартов) по обеспечению безопасности на внутренних водных путях и предотвращению загрязнения с судов окружающей среды, а также определение порядка решения юридических вопросов, связанных с судоходством государств-членов на внутренних водных путях;

— определение степени свободы практики транспортных судов под флагами государств-членов в портах, исходя из приоритета возможности ввоза, вывоза и свободного транзита грузов посредством внутренних водных путей, и исключая каботажные перевозки (между портами государства-члена судами под флагами иных государств-членов);

— создание единой межгосударственной системы подготовки и аттестации моряков государств-членов для плавания по внутренним водным путям;

— обеспечение единой тарифной политики в отношении судов под флагами государств-членов при пользовании инфраструктурой внутренних водных путей, морских и речных портов;

— разработку и реализацию механизмов обеспечения национального режима в области использования буксирной тяги баржебуксирных составов;

— содействие созданию объединенных компаний-операторов судов, разработка унифицированных для государств-членов форм грузовых перевозочных, транспортно-экспедиторских и товаросопроводительных документов.

Регулирование правоотношений в сферах внутреннего водного транспорта и морского транспорта будут регулироваться отдельными международными договорами и соглашениями в рамках Союза.

Инерционный сценарий

Республика Беларусь

Основным транзитным партнером остается Латвия, через территорию которой проходит до 80 % всех грузов, экспортируемых из Беларуси морским путем (**Рижский Свободный Порт** — нефтепродукты (4–5 млн т в год), древесина, пиломатериалы, продукция машиностроения (заводов МАЗ, БелАЗ — накатные грузы); **Вентспилс** — нефтепродукты (до 5 млн т в год Новополоцкого НПЗ); **Лиепая** — нефтепродукты).

Через литовский порт **Клайпеда** продолжается экспорт калийных удобрений («Беларуськалий» — около 6 млн т в год) и нефтепродуктов (Мозырского НПЗ и завода «Нафтан», г. Новополоцк — около 2,5 млн т в год).

При благоприятной в перспективе тарифной политике Украины (введении льготных сборов за шлюзование судов, следующих в режиме заграничного плавания, за прохождение Херсонского

морского и Бугско-Днепровского лиманского каналов, маячного) осуществляются перевозки экспортных калийных удобрений баржебуксирными составами по внутренним водным путям Белоруссии от **Мозыря** до **Киева** и далее со сменой тяги по маршруту **Киев – Днепропетровск – Херсон – Николаев** (до 150 тыс. т за навигацию).

С преобладанием политических факторов развития производится диверсификация грузопотока экспортных грузов путем переориентации на российский порт **Усть-Луга**:

— нефтепродуктов завода «Нафтан», г. Новополюк – до 2–3 млн т в год на терминалы БТС-2 и «Роснефтебункер»;

— крупногабаритной накатной техники (заводов МАЗ, БелАЗ), контейнеров и проектных грузов — на многопрофильный перегрузочный комплекс ЮГ-2.

Необходимые реконструкция и развитие терминалов в порту Усть-Луга производятся на основе государственно-частного партнерства.

Нефтепродукты Мозырского НПЗ в период навигации транспортируются по внутренним водным путям (реки Припять, Днепр) в Украину (г. Киев) с использованием технологии применения наливных судов-накопителей.

В целях реализации транзитного транспортного потенциала осуществляется реконструкция воднотранспортного соединения Черного моря, Днепра и Припяти через Днепро-Бугский канал с Вислой и Одером.

Республика Казахстан

Приоритетность экономических факторов развития обуславливает переориентацию ранее действовавших экспортных грузопотоков из портов Украины (по номенклатурам):

— основные объемы нефти перегружались в Одесском порту (на Италию, Китай, Турцию) — около 4,8 млн т в год и Феодосийском морском порту — около 1,67 млн т в год;

— нефтепродукты перегружались в Одесском порту — около 1,15 млн т в год, в Севастопольском рыбном порту — около 75 тыс. т в год, Феодосийском морском торговом порту — около 44 тыс. т в год;

— химические грузы и сода (в основном на Бермудские острова) перерабатывались в Ильичевском морском торговом порту — около 1,35 млн т в год;

— уголь перегружался в Мариупольском порту (на Грецию) — около 224 тыс. т в год;

— зерно в ряде портов — около 70 тыс. т в год (на Египет).

Указанные грузопотоки перераспределяются между:

— терминалом **Южная Озеревка** Каспийского трубопроводного консорциума (нефть);

— действующими портовыми мощностями **Новороссийского морского торгового порта** (нефть, руда, металл, контейнерные грузы), **Туапсинского морского торгового порта** (нефть, нефтепродукты), **Ростовского порта** (руда, уголь, металл), **Таганрогского морского торгового порта** (металл, руда); **Азовского морского порта** (металл, зерновые грузы, уголь); **Морского порта Темрюк** (руда, нефтепродукты); **Морского порта Кавказ** (нефтепродукты);

— терминалом ОАО «Таманьнефтегаз» **Морского порта Тамань** (нефть, нефтепродукты).

Переориентация грузопотоков предполагает:

— необходимые реконструкцию и развитие действующих перегрузочных комплексов за счет заинтересованных хозяйствующих субъектов;

— строительство объектов транспортной инфраструктуры Морского порта Тамань за счет привлеченных инвесторов, в том числе грузоотправителей из Республики Казахстан.

Возможная неготовность южных российских портов к скачкообразному росту объемов перевалки экспортных грузов из Казахстана актуализирует реализацию проекта «Расширение Актауского международного морского торгового порта в северном направлении» — строительство защитных гидротехнических сооружений (мол, волнолом), проведение дноуглубительных работ, строительство портовой инфраструктуры.

Прогнозируемый рост объемов добычи нефти на Тенгизском месторождении в Казахстане, превышающих современные возможности Каспийского трубопроводного консорциума, опреде-

ляет необходимость выполнения морских перевозок нефти в рамках Казахстанской каспийской системы транспортировки (ККСТ) пропускной способностью от 25 млн т в год. Варианты компоновки ККСТ: начальный — морскими танкерами из **Актау** в Баку (Азербайджан) и далее трубопроводом Баку – Тбилиси – Джейхан; последующий – строительство трубопровода Есекне – Курык, далее морскими танкерами из Курыка.

В настоящее время Каспийский трубопроводный консорциум приступил к расширению мощности своей нефтепроводной системы до 67 млн т нефти в год. Реализация утвержденного акционерами проекта предполагает строительство 10 новых НПС и, в том числе, дополнительных объектов на Морском терминале **Южная Озеревка**. Консорциум планирует достигнуть указанных объемов прокачки в 2015 году.

Завершается модернизация перегрузочных терминалов порта Актау, включающих три универсальных причала для обработки генеральных и навалочных грузов, один причал для экспорта зерна, перегрузки тяжеловесов и обработки судов типа «ро-ро». Из порта Актау судами смешанного «река-море» плавания производятся перевозки транзитных экспортно-импортных грузов в российские морские порты Каспийского (Махачкала, Астрахань, Оля) и Азовского бассейнов, а также осуществляется прямое водное сообщение посредством Волго-Донского судоходного канала с зарубежными портами Черноморско-Средиземноморского бассейна.

В целях развития транзитного потенциала в рамках международного транспортного коридора ТРАСЕКА продолжает развиваться международное железнодорожное паромное сообщение Актау – Баку и Актау – Ноушахр (Иран). В его рамках осуществляется смешанное железнодорожно-морское сообщение Актау – Баку – Батуми с экспортно-импортными грузами в страны Закавказья и транзитом в страны Черноморско-Средиземноморского бассейна.

В целях реализации соглашений, достигнутых в ходе переговоров Мангистауской и Астраханской областных администраций, портом Актау реализовывается проект открытия паромной линии на участке Астрахань – Актау. Дальнейшее развитие получает автопаромная линия Актау – Оля.

Форсированный сценарий

Республика Беларусь

Перевод основных экспортных грузопотоков из портов Прибалтики в порт **Усть-Луга**. Строительство нефтепродуктопровода Новополоцк – Усть-Луга протяженностью порядка 385 км, пропускной способностью 2–3 млн т в год; нефтепродуктового терминала и терминала калийных удобрений в порту Усть-Луга на основе государственно-частного партнерства.

В целях освоения транзитного потенциала — реконструкция и ввод в действие Днепровско-Бугского канала с перегрузкой грузов в **Брестском речном порту** на железнодорожный транспорт. Возобновление регулярного грузового движения по водному пути Брест – Пинск – Мозырь – Киев – Херсон.

Республика Казахстан

Завершение строительства в **Морском порту Тамань** глубоководных экспортных сырьевых терминалов по основным номенклатурам грузов, с переориентацией на них экспортного грузопотока из Казахстана, а также строительства регионального контейнерного хаба.

Осуществление регулярных фидерных контейнерных перевозок по направлению **Актау – Тамань** с использованием Волго-Донского судоходного канала. Развитие контейнерного терминала в порту **Актау**. Привлечение новых грузопотоков из Европы транзитом через Азербайджан и Грузию, из ОАЭ транзитом через Иран, а также грузов, транспортируемых из Китая и Юго-Восточной Азии транзитом через Республику Казахстан в страны Европы.

Развитие транспортного коридора «Север-Юг». Консолидация существующего Южного направления на иранские порты Энзели, Ноушахр, Амирабад, Гяз, Нека с Северным направлением (прямое водное сообщение посредством Волго-Балтийского водного пути с экспортно-импортными (транзитными) грузами в страны Балтийского бассейна).

Произошедший переход портов Крыма под юрисдикцию Российской Федерации, как представляется, существенно не повлияет на приведенную географию перевозок. В частности их масштабная реконструкция для перевалки существенных объемов экспортно-импортных грузов оказывается нецелесообразной по следующим основным причинам:

1. Неопределенный в настоящее время международно-правовой статус территории исключает возможность заходов иностранных судов и предполагает возможность арестов в иностранных портах судов с грузами из Крыма.

2. Полностью отсутствует наземное сообщение с источниками зарождения и погашения грузопотоков. Проектируемый мост будет способен обеспечивать только текущие потребности Черноморского Флота, населения и рекреационной зоны.

3. Полностью отсутствуют необходимые для строительства энергетические и водные ресурсы.

4. Обусловливается необходимость проведения продолжительного по времени полного цикла проектно-изыскательских работ в сейсмоопасном регионе.

5. Несколько удлиняется наземное плечо подвоза; отрицательный экономический эффект проявляется именно при крупных грузопотоках.

В сложившейся ситуации портам Крыма необходимо придать статус (с соответствующей модернизацией) круизно-рекреационных (развитие пассажирских комплексов и яхтенных марин), в первую очередь, а также локальных фидерных портов по приему народнохозяйственных, в том числе, топливных грузов из Российской Федерации.

Таким образом, поддерживаемая нашей страной политика формирования единого транспортного пространства определяет положительные перспективы развития отечественной портовой инфраструктуры.

Список литературы

1. Oil News. http://oilnews.com.ua/a/news/Ukraine_prodolzhaet_teryat_tranzit_nefti/210012
2. Агентство Республики Казахстан по статистике. http://www.stat.kz/digital/vnesh_torg/Pages/default.aspx
3. Комитет Таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан. <http://www.customs.kz/wps/portal/customs/>
4. Национальный статистический комитет Республики Беларусь. <http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/fttrade1.php>
5. Портал внешнеэкономической деятельности Министерства экономического развития Российской Федерации. http://www.ved.gov.ru/exportcountries/kz/about_kz/ved_kz/
6. Порты Украины. <http://portsukraine.com/node/2532>
7. Товарная структура внешней торговли Беларуси. <http://ru.novabelarus.com/ekonomika-belarusi/tovarnaya-struktura-vneshnej-torgovli-belarusi/>
8. Центр транспортных стратегий. <http://cfts.org.ua/articles/49282>