



АТРЭ

АГЕНТСТВО
ТРАНСФОРМАЦИИ
И РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ



НАЦИОНАЛЬНЫЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНОГО ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА



ЛЕНИНГРАДСКАЯ
ОБЛАСТЬ

Направления развития логистической и портовой инфраструктуры Балтики

Дмитрий Ялов

Заместитель председателя Правительства Ленинградской области –
председатель Комитета экономического развития
и инвестиционной деятельности

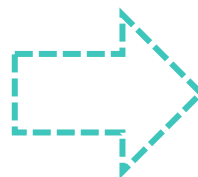


8 апреля 2025 года

Балтийский бассейн показал лучшую динамику объемов перевалки в 2024 году

Грузооборот портов, млн тонн

	2019	2021	2023	2024
Азово-Черноморский бассейн	258,1	256,8	291,5	275,6 ▼ -5,4%
Балтийский бассейн*	244,1	241,1	260,8	259,2 -0,6%
Дальневосточный бассейн	213,5	224,3	238,8	236,5 ▼ -1%
Арктический бассейн	104,8	94,3	98,1	93 ▼ -5,2%



Больше половины общего объема грузов поступает в балтийские порты по железной дороге

Структура грузоперевозок по Ж/Д в сообщении с портами Балтики*, млн тонн (2024 г.)

Тип грузов	Млн тонн	% г/г
Нефтепродукты, нефть и газ	37,7	-7,4%
Уголь	44,5	-5,5%
Удобрения	31,6	17,5%
Контейнеры	6,6	13,9%
Черные металлы	3,6	-13,5%
Руда	3,3	54,3%
Зерно и продовольствие	1,5	92,6%
Прочие грузы	8,9	-13,7%
Всего	137,8	-0,1%

Рост ЖД отправок удобрений, контейнерных грузов и зерна компенсировал в 2024 году снижение в энергоносителях и прочих грузах.

Вместе с тем, дефицит провозной способности железной дороги в 2024 году не позволил операторам морских портов в полном объеме выполнить планы перевалке экспортных грузов

*Без учета порта Калининград

Прогнозируется рост Ж/Д перевозок в направлении портов Балтики до 167,2 млн тонн к 2030 году

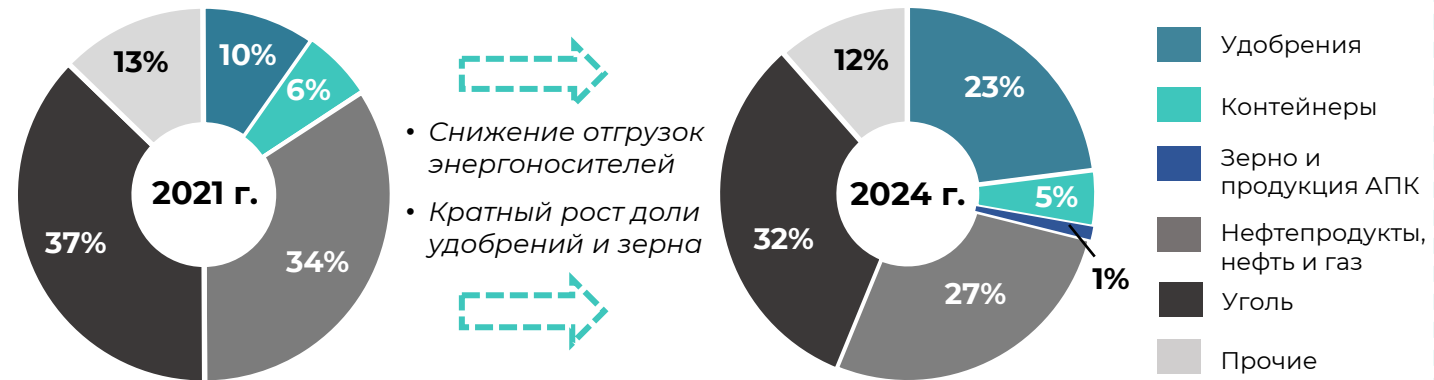
Структура грузоперевозок по Ж/Д в направлении морских портов Балтики, млн тонн (экспорт, импорт, транзит), прогноз*

Тип груза	2021 факт	2024 факт	2030 прогноз
Уголь	46,0	44,5	45
Нефтепродукты, нефть и газ	42,1	37,7	41,5
Удобрения	12,1	31,6	48,2
Контейнеры	7,4	6,6	10,4
Черные металлы	5,6	3,6	5,7
Руда	1,7	3,3	5,2
Зерно и продовольствие	0,1	1,5	3,7
Прочие грузы	8,4	8,9	7,5
Всего	123,4	137,8	167,2

*Прогноз сформирован с учетом прогноза Минэкономразвития России по динамике внешней торговли, прогноза грузоперевозок по основным международным транспортным коридорам, анализа инвестиционных проектов грузоотправителей и стивидоров, оперативной статистике по перевалке и внешней торговле.

Данные АО "Морцентр-ТЭК"

Изменение отраслевой структуры Ж/Д перевозок в порты Балтики



Стивидоры Балтики оперативно адаптируются под изменение конъюнктуры

- За последние 4 года в крупнейшие проекты инвестиционные проекты операторов морских терминалов уже вложено **212 млрд руб.** и в ближайшие годы ожидаются инвестиции в объеме порядка **100 млрд руб.:** в том числе завершение нескольких крупных проектов до 2026 года - **«Ультрамар», «Новотранс», терминал Port Favor.**
- Тенденцией инвестиционных проектов является ориентация на более диверсифицированную грузовую базу
- Адаптирована инфраструктура **для приема крупнотоннажного флота** (позволяет выстроить логистику с дальним зарубежьем).

Первоочередные инфраструктурные проекты для увеличения провозной способности Ж/Д подходов к портам Балтики

>50 млн тонн

Прирост мощностей по перевалке в ближайшие 2 года
(терминалы «Новотранс», «Ультрамар», Port Favor)

29,4 млн тонн

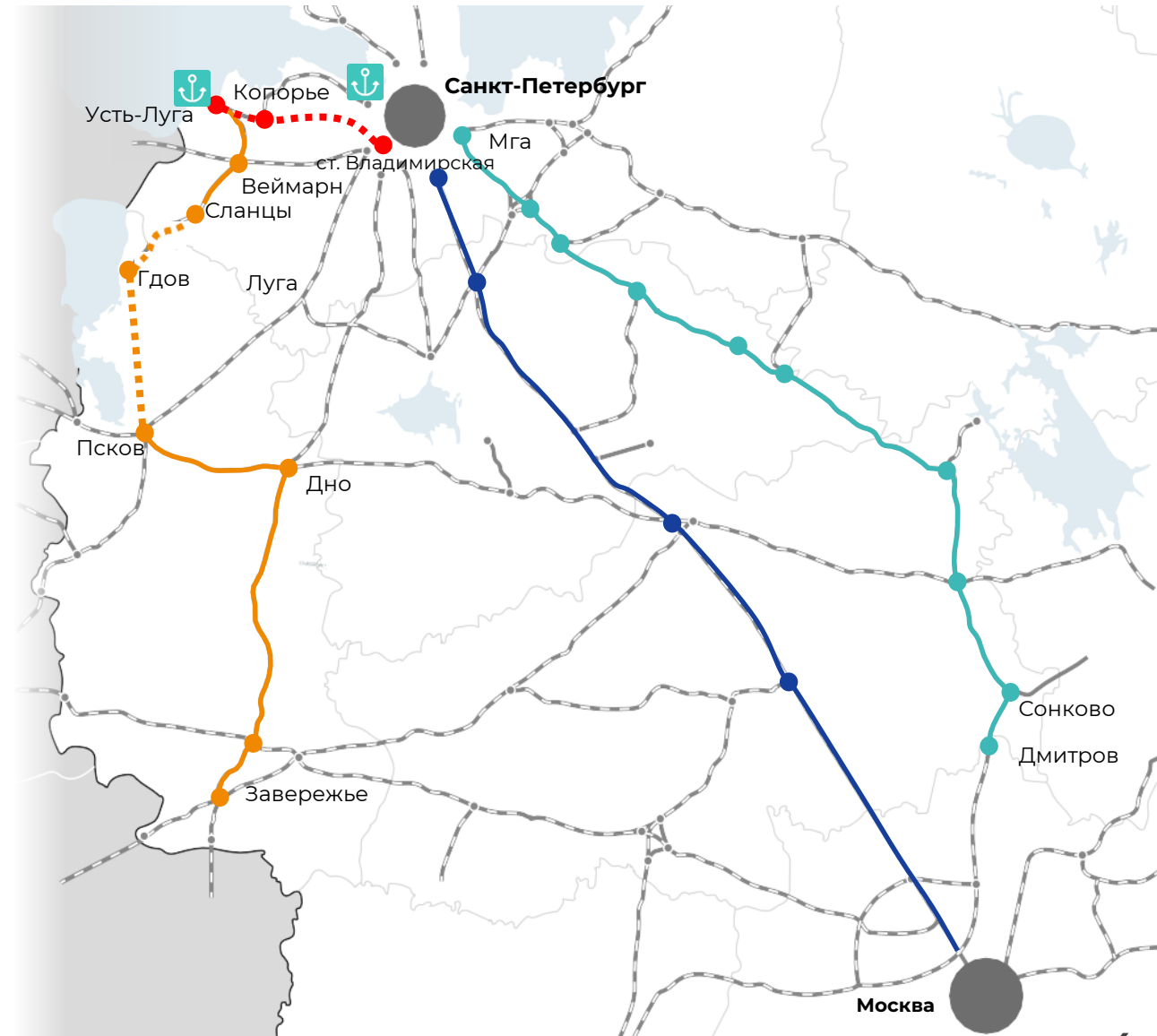
Прирост грузооборота в сообщении с портами Балтики к 2030 году (к уровню 2024 г)

Развитие ж/д инфраструктуры на подходах к портам должно учитывать структуру прироста нагрузки на средних и ближних подходах

Необходимые мероприятия

(средние и ближние подходы):

- 1 Развитие участка Дмитров-Сонково-Мга (Сонковский ход)
- 2 Строительство участка ж/д Псков – Гдов – Сланцы к порту Усть-Луга
- 3 Строительство Юго-Западного обхода Санкт-Петербурга и Северного захода к порту Усть-Луга
- 4 Мероприятия по организации грузового движения на основном ходе ОЖД «Москва – Санкт-Петербург»



Характеристики инфраструктурных проектов

1

 +10 МЛН ТОНН

Развитие участка Дмитров-Сонково-Мга (Сонковский ход)

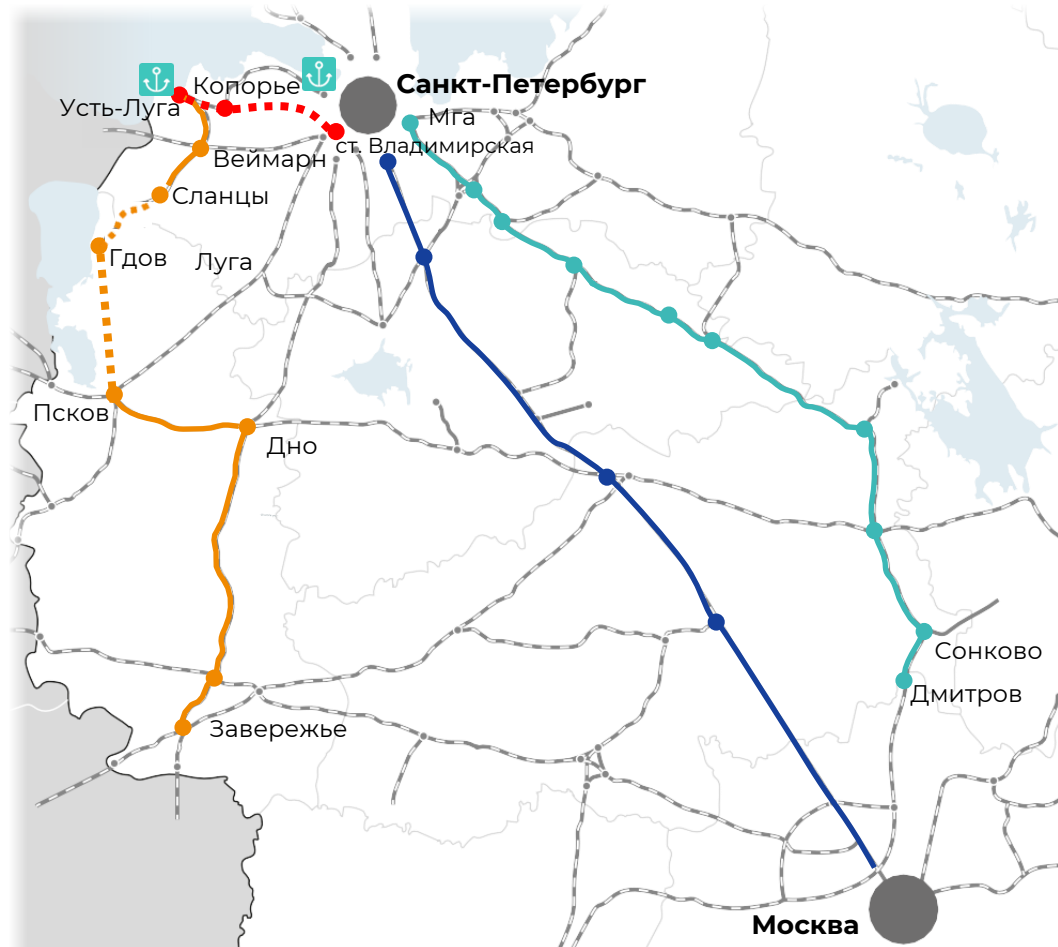
- Требуется для разгрузки параллельно идущего Коштинского хода (один из наиболее загруженных ж/д участков страны) особенно в свете роста перевозок удобрений, производства которых локализованы преимущественно на Северо-Западе

2

 +15 МЛН ТОНН

Строительство участка ж/д Псков – Гдов – Сланцы к порту Усть-Луга

- Обеспечение растущего транзита белорусских грузов
- Снижение нагрузки с других ж/д участков для транспортировки грузов в порты Балтики
- Необходима проработка тарифной политики (на уровне межправительственных соглашений) для обеспечения стабильного грузопотока на долгосрочную перспективу
- Рокадная дорога, имеющая стратегическое значение



3

Строительство Юго-Западного обхода Санкт-Петербурга и Северного захода к порту Усть-Луга

- Пропускная способность ближних подходов к порту Усть-Луга достигла предела: расширение мощности средних подходов бессмысленно без одновременного решения проблемы ближних
- Необходимость выноса из Санкт-Петербургского узла транзитных грузовых потоков следующих в адрес портов для развития на высвобождаемой ж/д инфраструктуре пассажирских пригородных перевозок

4

 +30 МЛН ТОНН

Мероприятия по организации грузового движения на основном ходе ОЖД «Москва – Санкт-Петербург»

- Синхронизация с планами по вводу ВСМ и высвобождению основного хода ОЖД «Москва - Санкт-Петербург» от скоростного пассажирского сообщения
- Приоритет - адаптация линии под контейнерные поезда для минимизации требуемых инвестиций в модернизацию
- Развитие контейнерных ж/д перевозок на маршруте позволит заместить их перевозку в порты автодорогами (половина объема)
- Возможность перевода на контейнеры грузов из полувагонов (напр. продукция черной металлургии, удобрений и тд).

Обеспечение роста экспортной грузовой базы портов Балтики



- **Обеспечение к 2030 году прироста объема экспорта несырьевых неэнергетических товаров** не менее чем на две трети по сравнению с показателем 2023 года;
- **Увеличение к 2030 году объема перевозок по международным транспортным коридорам** не менее чем в полтора раза по сравнению с уровнем 2021 года за счет повышения глобальной конкурентоспособности маршрутов

Национальные цели развития Российской Федерации, установленные Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2024 № 309

Возможные варианты применения инструментов по привлечению инвестиций в инфраструктуру

1 Использование механизмов ГЧП и концессии с участием ОАО «РЖД», операторов терминалов, грузоотправителей



- Вложение инвестиций в железнодорожную инфраструктуру на сегодняшний день **не дает** частной стороне **гарантий** получить услугу по перевозке необходимых объемов груза
- Неурегулированный на данном момент вопрос образования тарифа при движении груза по различным участкам железной дороги, в том числе концессионным.

2 Использование инвестиционных надбавок к тарифам



- **Сценарий 1:** применение инвестиционной надбавки к тарифу должно быть распространено только на тех грузоотправителей, которые планируют пользоваться создаваемой инфраструктурой
- **Сценарий 2:** инвестиционная надбавка к тарифу будет распространяться на всех грузоотправителей