

# Беспрецедентный рост портовой отрасли

Казалось бы, вокруг кризис, падение производства и деловой активности, низкий ВВП, утечка капиталов, дефицит бюджета и кредитных ресурсов, а портовая отрасль растет, она в плюсе и показывает неплохие результаты по грузообороту, вводу портовых мощностей и прибыльности. Для портовиков в России созданы пусть не идеальные, но максимально комфортные условия, работа в этом направлении продолжается как на законодательном уровне, так и в рамках реализации государственных и федеральных программ развития транспорта, других нормативных актов, исполнение которых лежит, в частности, на Федеральном агентстве морского и речного транспорта (Росморречфлот). С какими трудностями все же приходится встречаться сегодня ведомству, какие актуальные вопросы в повестке дня, каковы итоги прошедшего года и главные задачи на текущий год – об этом в эксклюзивном интервью «МП» рассказывает заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росморречфлота Виктор Олерский.

**«МП»: Виктор Александрович, по итогам 2016 года портовая отрасль на фоне экономического спада показала положительные результаты, что весьма радует. Как Вы прокомментируете эти успехи, чем они обусловлены?**

– Морские порты являются одним из ключевых элементов транспортного комплекса – через порты осуществляется перевалка значительной части экспортно-импортных и транзитных грузов. Сегодня морское портовое хозяйство России – это 67 морских портов общей мощностью около 966 млн тонн, протяженностью причального фронта порядка 148 тыс. погонных метров.

По результатам работы морских портов с января по декабрь 2016 года объем перевалки грузов составил 721,9 млн тонн. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года прирост составил 6,7%. При этом объем перевалки сухих грузов составил 335,8 млн тонн (+7,5%), наливных грузов – 386,1 млн тонн (+5,9%).

Основная доля перевалки грузов в морских портах России приходится на Азово-Черноморский, Балтийский и Дальневосточный бассейны – 33,8%, 32,8% и 25,7% соответственно. Доля Арктического бассейна составляет 6,9%, Каспийского – 0,8%. В десятку наиболее крупных морских портов по объемам перевалки грузов за 2016 год входят Новороссийск, Усть-Луга, Восточный, Приморск, Большой порт Санкт-Петербург, Кавказ, Мурманск, Ванино, Туапсе, Находка. На их долю приходится около 75% всего объема перевалки через морские порты России. Более половины перерабатываемых в отечественных портах грузов – наливные (53,5%), сухогрузы составляют 46,5%.

Увеличение грузооборота – это результат реализации мероприятий, направленных на опережающее развитие производственных мощностей морских портов, которые определены Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года и Государственной программой «Развитие транспортной системы».

Прирост производственной мощности российских портов в 2016 году составил порядка 32 млн тонн за счет ввода в эксплуатацию следующих объектов: терминала для отгрузки нефти с Новопортовского месторождения (ООО «Газпромнефть-Ямал»); 2-й очереди морского многофункционального перегрузочного комплекса «Бронка»; причала №5а в морском порту Оля; развития РПК «Высоцк Лукойл II».

**«МП»: На итоговой Коллегии Росморречфлота говорилось о сохранении Правительством РФ ряда важных программ финансирования морской отрасли, в чем, безусловно, и Ваша заслуга. О каких программах идет речь, финансирование каких инфраструктурных объектов в связи с этим продолжится, а каких все-таки будет приостановлено или перенесено на более поздние сроки?**

– В 2016 году Росморречфлот в рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» продолжал выполнение мероприятий по развитию инфраструктуры морских портов.

В портах Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург, Мурманск, Сабетта, Петропавловск-Камчатский, Певек велись работы по реконструкции и строительству объектов федеральной собственности за счет средств федерального бюджета.

В 2016 году было завершено строительство подходного канала и акватории многофункционального перегрузочного комплекса «Бронка» в Большом порту Санкт-Петербург, построены морские вокзалы в портах Петропавловск-Камчатский и Мурманск.

В 2017 году продолжится финансирование таких крупных мероприятий, как строительство морского порта Сабетта и начало строительства терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерском.

Таким образом, в действующем законе о бюджете обеспечены финансированием все ранее заключенные контракты.

Продолжатся работы по развитию портовой инфраструктуры, в том числе в значительной мере за счет средств частных инвесторов.

Совместное приложение усилий государства и частного сектора способно обеспечить продолжение положительной динамики развития морской отрасли, что, в свою очередь, выгодно и государству, и инвесторам.

**«МП»: Наряду с ростом перевозок через морские порты заметно изменяется и законодательная база отрасли, что способствует дальнейшему развитию портового бизнеса. Какие законы, принятые в 2016 году и намеченные к принятию в 2017-м, Вы считаете ключевыми для портовиков?**

– Ключевым законопроектом, направленным на развитие портовой отрасли, принятие которого планируется в 2017 году, я считаю законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах...».

Принятый в ноябре 2007 года Федеральный закон «О морских портах...» заложил основу законодательного регулирования деятельности, осуществляемой в морских портах, и их дальнейшего развития. Правоприменительная практика реализации Федерального закона «О морских портах...» показала необходимость внесения в него изменений, касающихся строительства и расширения морских портов, государственного регулирования деятельности в морских портах, земельных и имущественных отношений.

Разработанный Минтрансом России совместно с отраслевыми ассоциациями и организациями законопроект вносит как комплексные поправки в действующие положения Федерального закона «О морских портах...», так и редакционные, коррелирующие с нормами иных законодательных актов Российской Федерации. В частности, законопроектом предусмотрены положения, направленные на урегулирование взаимоотношений операторов морских терминалов и железнодорожных перевозчиков путем утверждения типовой формы договора об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту. В указанной форме предлагается определить порядок планирования погрузки и выгрузки грузов и финансовую ответственность сторон договора.

Кроме того, законопроектом предусмотрено приведение норм Федерального закона «О морских портах...», касающихся строительства морского порта, установления (изменения) его границ, строительства объектов инфраструктуры морского порта, в соответствии с положениями Градостроительного и Земельного кодексов. Ряд положений законопроекта также направлен на урегулирование арендных отношений в морских портах, в том числе повышение их прозрачности.

Принятие данного законопроекта будет способствовать повышению эффективности работы стивидорных компаний в портах, дальнейшему развитию портовой инфраструктуры, а также инфраструктуры, расположенной на подходах к портам.

Еще одним законопроектом, принятие которого планируется в 2017 году, является подготовленный Минтрансом России законопроект о внесении изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации, предусматривающий отнесение в состав расходов, уменьшающих налогооблагаемую прибыль, фактически произведенных частными инвесторами затрат по строительству (реконструкции) объектов пункта пропуска при их безвозмездной передаче в федеральную собственность, а также расходов по их содержанию за счет инвестора. Законопроект направлен на сокращение расходов операторов морских терминалов на осуществление несвойственной деятельности по созданию и содержанию имущества, необходимого для проведения государственного контроля, за счет уменьшения налоговой нагрузки. Предлагаемые изменения также направлены на привлечение частных инвестиций в строительство (реконструкцию) пунктов пропуска в морских портах, что является одной из необходимых мер по повышению конкурентоспособности российских морских портов.

В результате проработки законопроекта была выявлена также необходимость внесения в закон «О государственной границе» изменений, направленных на урегулирование правоотношений по осуществлению безвозмездной передачи в собственность Российской Федерации имущества функционирующих пунктов пропуска, созданных за счет внебюджетных источников.

Законопроекты внесены в Правительство Российской Федерации. После завершения соответствующей подготовки они будут направлены в Государственную Думу Российской Федерации.

Также отмечу еще один важный законопроект, который регулирует предоставление водных объектов в пользование хозяйствующих субъектов. Разработанный Минприроды России законопроект «О внесении изменений в статьи 11 и 16 Водного кодекса Российской Федерации» уже принят Государственной Думой Российской Федерации в первом чтении. Вместе с тем, предлагаемые законопроектом изменения в Водный кодекс Российской Федерации потребовали дополнительной проработки. Соответствующая работа проводилась Минтрансом России совместно с Минприроды России.

В соответствии с поручением Президента Российской Федерации В.В.Путина по итогам заседания президиума Государственного совета 15 августа 2016 года Минтрансу России совместно с Минприроды России поручено обеспечить внесение в законодательство изменений, устанавливающих дополнительные основания использования водного объекта без заключения договора водопользования или принятия решения о предоставлении водного объекта в пользование в случаях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) багажа и грузов, размещения и эксплуатации гидротехнических сооружений, предназначенных исключительно для плавания и стоянки судов.

Соответствующий проект поправок к законопроекту был подготовлен Минприроды России совместно с Минтрансом России. В настоящее время проект поправок направлен Правительством Российской Федерации в Государственную Думу для подготовки законопроекта к рассмотрению во втором чтении.

**«МП»: Как Вы оцениваете перспективы доработки закона о свободном порте Владивосток с учетом интересов стивидоров и перспективы законодательной отмены естественной монополии морских портов, в том числе тарифного регулирования портовой деятельности? В связи с чем интересы портового сообщества по названным направлениям законодательства не учитываются, игнорируются или, скажем мягче, испытывают затруднения при прохождении согласований?**

– Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» был принят в июле 2015 года. Хочется обратить внимание, что данный закон направлен на развитие территорий отдельных субъектов Дальнего Востока в целом, а не только морских портов. В соответствии с установленными критериями отбора резидентов свободного порта Владивосток предлагается отдавать предпочтение заявителям, планирующим реализовывать на его территории новый инвестиционный проект либо осуществлять новую для них деятельность. То есть операторы морских терминалов, осуществляющие в настоящее время деятельность на территории свободного порта Владивосток, под данные критерии не подпадают.

Бенефициаром данного закона является Минвостокразвития России. Принятие решения об изменении критериев отбора резидентов в рамках деятельности указанного свободного порта осуществляется также указанным федеральным органом.

Минтрансом России, в свою очередь, проводится подготовка проекта Федерального закона «О свободных портах в Российской Федерации». Данным законопроектом будут определены общие принципы функционирования свободных портов в Российской Федерации. В рамках проработки указанного законопроекта и предусмотренных им подзаконных актов будет сделано все возможное для учета интересов стивидорных компаний, имеющих желание стать резидентами создаваемых на территории Российской Федерации свободных портов.

По вопросу отмены государственного ценового регулирования услуг в портах отмечу следующее.

Портовая отрасль является одним из самых динамично развивающихся секторов российской экономики, деятельность на рынке портовых услуг осуществляется в условиях конкуренции, за исключением некоторых арктических и дальневосточных портов.

В этой связи начиная с 2011 года по решению Правительства Российской Федерации последовательно проводится политика, направленная на прекращение ценового регулирования услуг субъектов естественных монополий, осуществляющих деятельность по погрузке, выгрузке и хранению грузов в морских портах.

По моему мнению, именно прекращение государственного регулирования услуг субъектов естественных монополий в морских портах позволило стивидорным компаниям в непростых экономических условиях активно развивать портовые мощности, в том числе за счет привлечения инвестиций, осуществлять мероприятия по переключению грузопотоков из портов соседних государств, что в целом сказалось на увеличении объемов перевалки грузов в российских портах в прошлом году.

Завершающим шагом является внесение в постановление Правительства Российской Федерации от 23 марта 2008 года №293 изменений, направленных на исключение указанных услуг из перечня услуг субъектов естественных монополий в морских портах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством. Указанная работа ФАС России до настоящего времени не проведена.

Следует отметить, что ФАС России ведется разработка проекта Национального плана развития конкуренции в Российской Федерации на 2017-2019 годы, одним из мероприятий которого является утверждение до 1 июля 2017 года дорожной карты по переходу отдельных сфер естественных монополий из состояния естественной монополии в состояние конкурентного рынка. В рамках указанной дорожной карты с ФАС России будет проработан вопрос по разработке мероприятий по переводу услуг морских портов из сферы естественных монополий в сферу конкурентной среды.

**«МП»: Каковы на сегодня в целом принципы отбора инфраструктурных портовых проектов, предлагаемых частным бизнесом, которые государство будет включать в ФЦП, финансировать и строить на основе ГЧП? Будут ли относиться эти принципы к тем проектам, которые подпадут под действие законодательства о свободном порте или особых экономических зонах, то есть их также будут отбирать?**

– Основными критериями отбора инвестиционных проектов по развитию морской портовой инфраструктуры являются их экономическая эффективность и обоснованность. В условиях жестких бюджетных ограничений особое внимание уделяется возможности реализации инвестиционных проектов за счет внебюджетных источников, в том числе создания объектов, которые могут находиться исключительно в государственной собственности, с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

В настоящее время такой механизм реализовывался в основном путем привлечения инвестиций частных компаний в создание объектов федеральной собственности с последующей компенсацией понесенных затрат за счет дополнительных доходов ФГУП «Росморпорт», полученных в результате реализации проекта (портовые сборы, арендные платежи и пр.).

Такой подход к реализации инвестиционных проектов в большинстве случаев отсеивает неэффективные предложения на ранних стадиях их реализации, еще в ходе предпроектных проработок.

Взаимодействие между ФГУП «Росморпорт» и частным инвестором осуществляется в рамках договора подряда с рассрочкой платежа либо же в рамках существующего договора аренды в виде производства неотделимых улучшений арендованного инвестором объекта федеральной собственности.

Неотделимые улучшения арендуемого объекта федеральной собственности могут быть профинансированы арендатором за счет собственных средств в рамках заключенного договора аренды. В дальнейшем капитальные затраты на производство работ принимаются на баланс арендатора и в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации амортизируются. Таким образом, компенсация понесенных арендатором затрат осуществляется за счет снижения размера налогооблагаемой базы арендатора на величину амортизационных отчислений.

Кроме того, возможно заключение с ФГУП «Росморпорт» соглашений о взаимодействии при создании объектов федеральной собственности в рамках реализации инвестиционных проектов.

Перспективным способом активизации инвестиционных процессов в портовой отрасли может стать применение механизмов концессионных соглашений. Среди причин, которые препятствуют реализации данного механизма, следующие:

– административные: в Положении о Федеральном агентстве морского и речного транспорта, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 23.07.2014 г. №371, отсутствуют полномочия концедента;

– финансовые: частные инвесторы не готовы заключать концессионные соглашения без гарантий возврата вложенных средств со стороны государства при отсутствии запланированных объемов загрузки морских терминалов.

При любом способе реализации инвестиционного проекта с целью определения его основных критериев инициатору проекта необходимо представить в установленном порядке в Росморречфлот для согласования ходатайство (декларацию) о намерениях инвестирования в строительство (реконструкцию) объектов морской портовой инфраструктуры.

**«МП»: Как известно, с некоторым трудом идет интегрирование и развитие инфраструктуры морских портов Крыма. Связано ли это с отсутствием необходимого финансирования? Возможно, влияние оказывает низкая транспортная доступность объектов или что-то еще? И какова судьба проекта строительства сухогрузного порта Тамань? Что там сейчас происходит?**

– Учитывая, что имущество портов, расположенных на территории Крымского полуострова, находится в собственности Республики Крым и г. Севастополя, заказчиками соответствующих мероприятий являются Минэкономразвития России, Совет министров Республики Крым и Правительство Севастополя. Развитие инфраструктуры морских портов Крыма предусмотрено Федеральной целевой программой «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года». ФГУП «Росморпорт» отвечает за реализацию мероприятий, касающихся оснащения объектов морского транспорта инженерно-техническими средствами транспортной безопасности, а также строительства, реконструкции и технического перевооружения объектов обеспечения безопасности мореплавания в морских портах Крымского полуострова.

В 2016 году ФГУП «Росморпорт» заключено 8 государственных контрактов, в рамках двух из которых завершено проектирование технического перевооружения объектов морского района А1 глобальной морской системы связи при бедствии порта Севастополь и системы управления движением судов порта Керчь. Работы по проектированию реконструкции системы обеспечения безопасности мореплавания порта Феодосия и работы по оснащению объектов морского транспорта инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов Евпатория, Севастополь, Ялта, Феодосия, Керчь осуществляются в соответствии с условиями указанных контрактов.

Инвестиционный проект «Создание сухогрузного района морского порта Тамань» включен в дорожную карту развития до 2020 года (с возможностью продления до 2030 года) морских портов Азово-Черноморского бассейна с планируемым грузооборотом 45,8 млн тонн (первый этап реализации проекта) и последующим достижением максимальной мощности до 91,4 млн тонн. Актуализированы организационно-правовая и финансовая модели проекта, предусматривающие реализацию проекта без использования средств федерального бюджета. В настоящее время модели находятся на рассмотрении «Открытого правительства».

**«МП»: Как организована транспортная безопасность строящегося мостового перехода через Керченский пролив? Чего здесь нужно прежде всего опасаться и какие меры предпринимать? Ведь капитаны морских портов Тамань и Кавказ, в зоне ответственности которых ведется строительство объекта, сами могут не справиться с обеспечением его безопасности в должной мере?**

– В целях обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов, расположенных в районе строительства мостового перехода через Керченский пролив, Росморречфлот в соответствии с Федеральной целевой программой «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» проводит мероприятия по оснащению современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в период с 2015 по 2018 год акватории морского порта Керчь. Такая работа в отношении морского порта Кавказ уже завершена.

Для оснащения акваторий морских портов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности применяются аналогичные для каждого порта технические средства контроля акватории, обеспечивающие персонал Центрального поста наблюдения и взаимодействующих силовых структур информацией, необходимой для выполнения задач по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта.

Технические средства контроля акватории морского порта определяются как совокупность технических средств, размещенных на береговой части морского порта, объединенных линиями связи с пультами управления и сигнализации, расположенных на посту обеспечения транспортной безопасности.

В состав технических средств контроля акватории морского порта входят:

- система сбора, обработки и передачи информации с подсистемой защиты от несанкционированного доступа;
- система видеонаблюдения;
- система оперативной связи;
- средства отображения информации об обстановке на контролируемой акватории, получаемой от радиолокационных станций систем управления движением судов;

– средства бесперебойного электропитания.

Кроме того, Росморречфлот в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств осуществляет следующие полномочия:

– осуществляет категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

– утверждает результаты проведенной оценки уязвимости объектов и транспортных средств;

– утверждает планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

В настоящее время по всем объектам и транспортным средствам водного транспорта, которые задействованы в строительстве, такая работа завершена.

**«МП»: Виктор Александрович, несколько слов о развитии морских портов Дальнего Востока. Через сколько лет можно ожидать экономического эффекта (хотя бы для жителей региона) от тех законодательных инициатив, которые сейчас принимаются в отношении дальневосточных портов? Почему, скажем, такие азиатские страны, как Южная Корея и Китай, смогли в первые же годы воспользоваться режимом свободных экономических зон и извлечь из них реактивную пользу для государства, а мы уже 10 лет не можем ввести единственную на Дальнем Востоке портовую особую экономическую зону в Совгавани, сейчас вообще ОЭЗ отменили?**

– В целях повышения инвестиционной привлекательности Дальнего Востока приняты Федеральный закон от 13.07.2015 г. №212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» и Федеральный закон от 29.12.2014 г. №473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации».

В настоящее время в морском порту Ванино осуществляется реализация проекта ООО «Сахатранс» по созданию угольного терминала мощностью до 24 млн тонн в год, а также развитие ближних железнодорожных подходов к балкерному терминалу ЗАО «Дальтрансуголь» в целях доведения перевалки до 24 млн тонн в год.

Кроме этого, в морском порту Восточный планируется увеличение мощности угольного портового перегрузочного комплекса до 39 млн тонн, а также строительство нового угольного терминала мощностью 20 млн тонн в год в составе программного мероприятия «Развитие транспортного узла Восточный – Находка».

В рамках развития порта Зарубино планируется создание новых мощностей по перевалке зерна (до 23,5 млн тонн в год) и контейнеров (+1,8 млн TEU). Новый терминал будет ориентирован на перевалку российского зерна, а также транзитных грузов сельхозпроизводителей северных провинций Китая.

Планируется создание Восточного нефтехимического комплекса в бухте Восток, мыс Елизарово, мощностью до 21 млн тонн в год. В настоящее время ведется разработка проектной документации для последующего включения проекта в соответствующие федеральные целевые программы.

**«МП»: Как на сегодня реализуются планы по обустройству инфраструктуры СМП? Как координируются проекты грузовладельцев и портовиков в Сабетте? Будут ли они одновременно в соответствии с планами реализованы и не потребуются ли дополнительного финансирования строительства аналогично пересчету затрат на строительство Крымского перехода?**

– В настоящее время в Арктике продолжается строительство инфраструктуры, направленное на развитие Северного морского пути в качестве транспортной артерии для вывоза углеводородного сырья и продуктов переработки, добываемых в Арктической зоне Российской Федерации.

Реализован проект строительства арктического комплекса по перевалке нефти с Новопортовского месторождения мощностью 8,5 млн тонн в год в районе м.Каменный. Добытую нефть доставляют танкерами-челноками по Северному морскому пути до морского порта Мурманск с последующей отправкой конечным потребителям в Западную Европу и Северную Америку. В 2016 году грузооборот морского терминала составил 3 млн тонн.

В среднесрочной перспективе планируется реализация следующих проектов:

– строительство угольного терминала «Чайка» в морском порту Диксон мощностью 10 млн тонн в год;

– строительство нефтяного терминала «Таналау» мощностью 5,0 млн тонн с возможностью увеличения до 7,5 млн тонн для вывоза нефти с Пайяхского и Северо-Пайяхского месторождений;

– строительство морского терминала по производству СПГ в рамках освоения Салмановского (Утреннего) нефтегазоконденсатного месторождения мощностью 20 млн тонн.

Отдельно необходимо выделить проект строительства порта Сабетта, который с 2011 года реализуется на полуострове Ямал с целью освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения по схеме государственно-частного партнерства. Проект рассчитан на перевалку сжиженного природного газа в объеме 16,5 млн тонн и газового конденсата в объеме 1,35 млн тонн.

В настоящее время завершено строительство объектов подготовительного периода и продолжают строиться основные объекты порта. В октябре 2016 года силами ФГУП «Росморпорт» завершены дноуглубительные работы в объеме 17,5 млн кубометров. По итогам проведения работ сформирован подходной канал и морской канал глубиной 15,1 метра. Реализация проекта позволила обеспечить заход в морской порт Сабетта танкеров с осадкой до 12 метров, предназначенных для перевозки сжиженного природного газа и газового конденсата.

Ледокольные проводки в акватории морского порта обеспечивают ледоколы ФГУП «Росморпорт». В их задачи входит работа в акватории и на подходах к морскому порту, а также своевременное выполнение работ по ледокольной обработке причальной линии к моменту прихода грузовых судов и их последующей швартовке. За навигацию 2015-2016 годов в Сабетту были проведены 194 судна со строительными грузами. В этом году уже проведено 113 судов.

#### **«МП»: Ваша оценка итогов работы Севморпути, в частности объемов грузооборота.**

– В 2016 году ФГКУ «Администрация Севморпути» выдано 718 разрешений на плавание в акватории Северного морского пути (в 2015 году – 715), из них судам под иностранным флагом выдано 144 разрешения (в 2015 году – 126).

Общий объем перевозок в акватории Северного морского пути в 2016 году составил 7,5 млн тонн (в 2015 году – 5,5 млн тонн), в том числе транзитных грузов – 215 тыс. тонн (в 2015 году – 34 тыс. тонн). Это на 27,38% больше объемов, перевезенных в 2015 году.

Учитывая планы развития проектов по добыче углеводородов и других полезных ископаемых, можно предположить, что количество судов в акватории Северного морского пути и, как следствие, объем перевозок будут увеличиваться.

Морские порты №4 (2017)