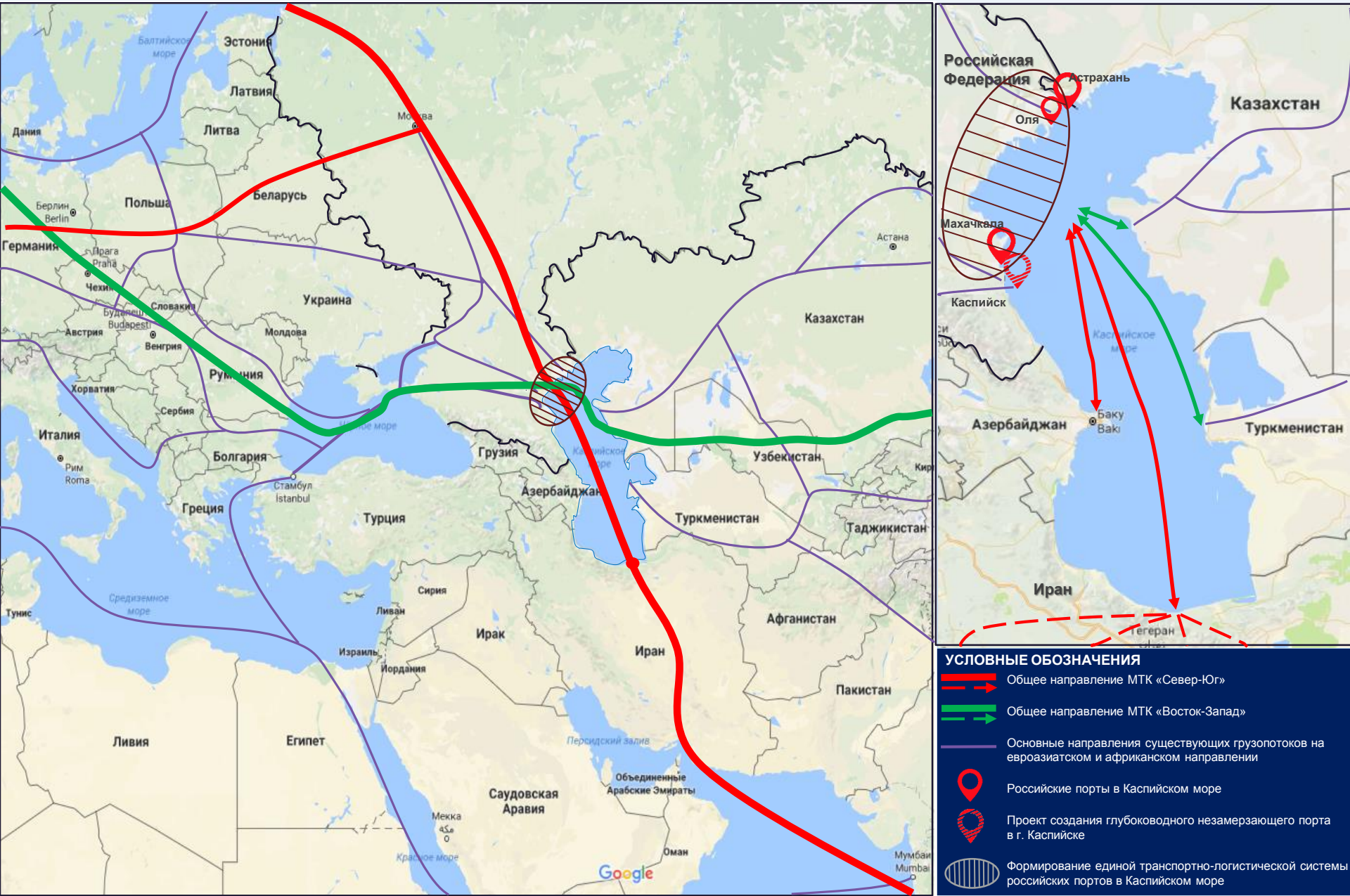


Концепция развития транспортно-логистического кластера в Каспийском бассейне

Транспортно-логистический кластер в Каспийском бассейне



Перспективные экспортные товарные группы и потенциал транзита российских грузов на каспийском направлении

Общая информация

С учетом сохраняющихся трендов развития к 2030 году Иран и Индия будут являться одними из наиболее перспективных рынков сбыта на южном направлении.

Кроме этого, имеется перспектива развития транзитной торговли.

Структура импорта

Наиболее востребованными товарными группами в структуре импорта **Ирана** будут являться:

- зерно и сельскохозяйственная продукция (в том числе продукция «Халяль»);
- кормовые шроты;
- коксующийся уголь

Наиболее востребованными товарными группами в структуре импорта **Индии** будут являться:

- бумага;
- химия;
- сельскохозяйственная продукция

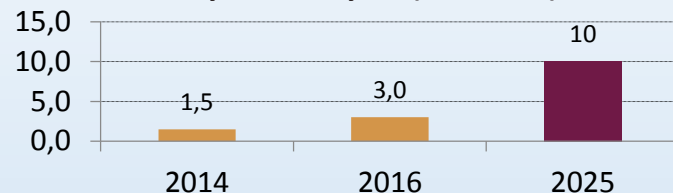
Потенциал транзита российских грузов в Индию

Контейнерный грузооборот между РФ и Индией составляет 124 тыс. ДФЭ по итогам 2016 года. Относительно 2013 года произошел рост более чем в два раза. Среднегодовой темп роста составляет 22%. К 2030 году грузооборот между РФ и Индией составит 461 тыс. ДФЭ, из которых до 40% может быть переключено на транзитный маршрут РФ – Иран – Индия.

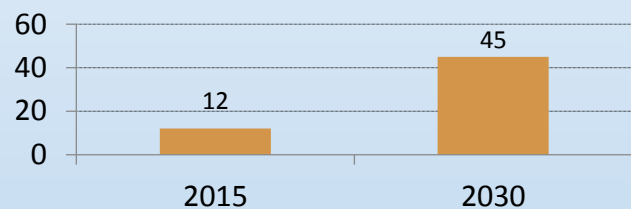
перспективы

Персидский залив, восточная Африка

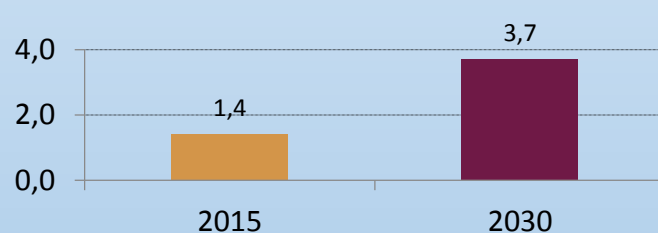
Потенциальная потребность Ирана в коксующемся угле (млн тонн)



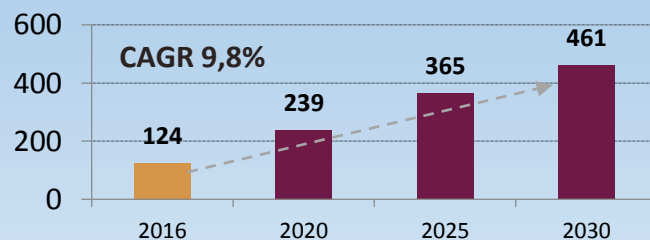
Потенциальная потребность Ирана в импорте с/х продукции (млн тонн)



Потребности Ирана в рынке компонентов для комбикормов (млн тонн)



Перспектива грузооборота с Индией (тыс. ДФЭ)



Перспектива транзита российских грузов через территорию Ирана в страны Персидского залива

Общая информация

Целевые регионы:

- Иран и сопредельные государства;
- Страны Персидского залива;
- Западная Африка;
- Индия

Преимущества Каспийского направления

Контейнерный маршрут через Каспийский бассейн сопоставим по стоимости с традиционным маршрутом через Новороссийск, но сокращает временные затраты на 30%

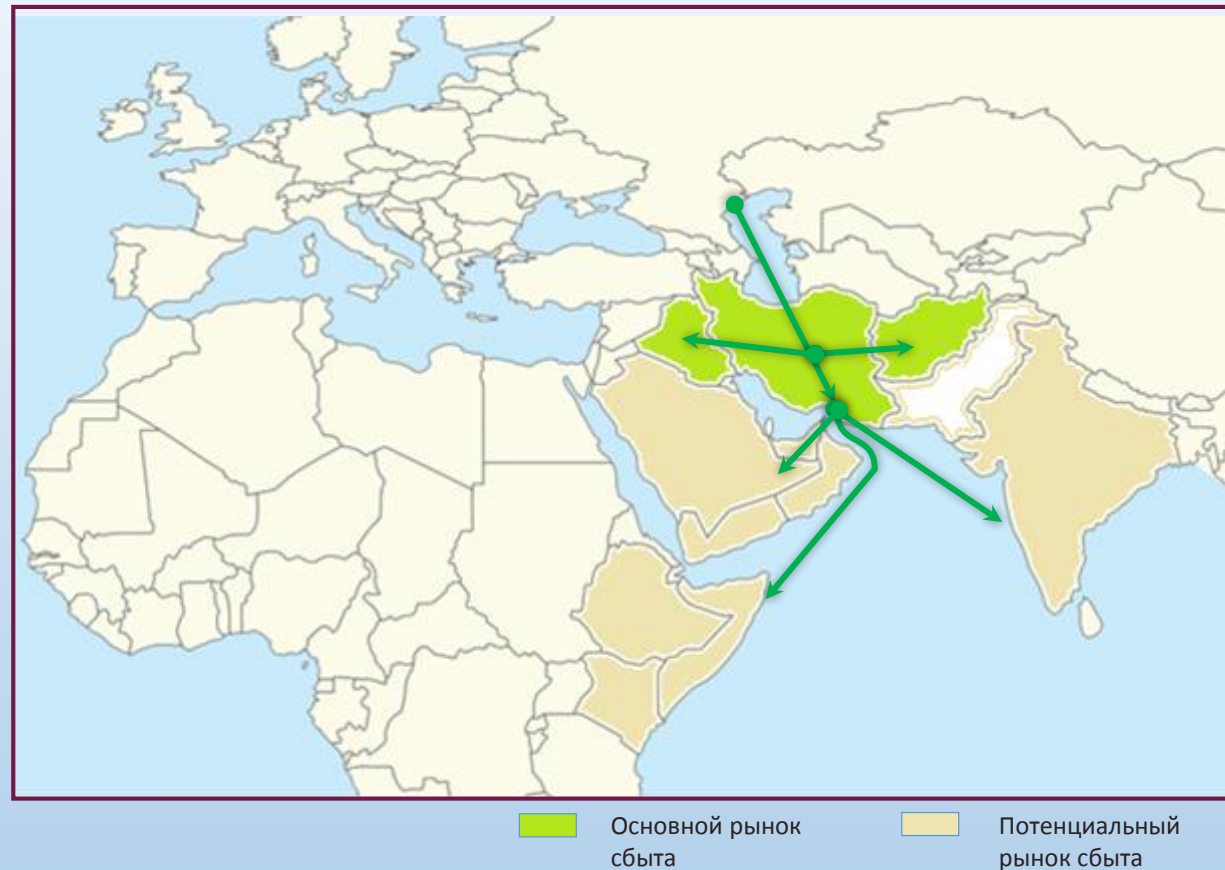
Основные конкуренты

Наиболее значимый конкурент:

- на основных рынках – Пакистан;
- на потенциальных рынках – традиционные участники

Механизм реализации транзита

Развитие каспийского транспортно-логистического кластера и реализация на его базе международной транспортной инфраструктуры с выходом на рынок Индии, стран Персидского залива и северо-восточной части Африки обеспечит дополнительное конкурентное преимущество на международных рынках российским товарам



Формирование товарной базы для экспорта через российские порты в Каспийском бассейне на базе промышленных и агропромышленных кластеров

Общая информация

Развитие транспортно-логистического комплекса каспийского направления может обеспечить значительный вклад в развитие экономики Юга России благодаря доступу к устойчивым рынкам сбыта. Формирование экспортной товарной базы наиболее эффективно через создание кластеров

Направления развития кластеров

Наиболее перспективными направлениями для развития кластеров являются:

- глубокая переработка зерна;
- обработка сельскохозяйственной продукции (в том числе продукции «Халыль»);
- производство нефтехимии;
- производство композитных материалов;
- рыболовство и рыбопереработка

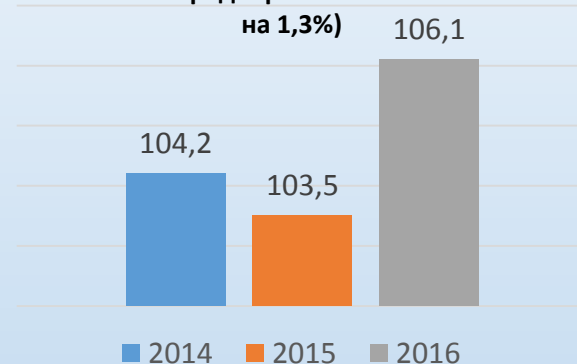
Механизмы развития кластеров

- создание территорий опережающего социально-экономического развития;
- введение режима «Свободного порта»;
- оказание реализующимся проектам необходимой государственной поддержки в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие Северо-Кавказского федерального округа» на период до 2025 года и отраслевых государственных программ;
- создание специального инвестиционного фонда

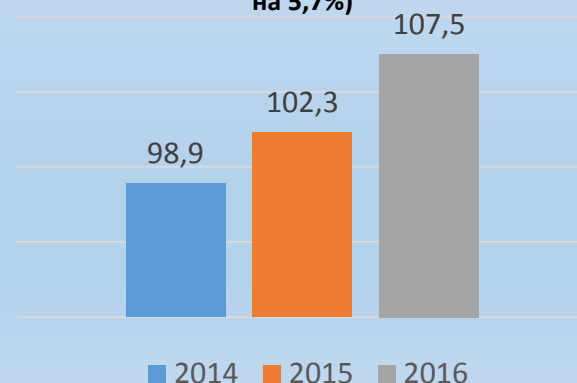
Результат

Создание агропромышленных и промышленных кластеров на Юге России с учетом задействования предусмотренных механизмов окажет значительное влияние на развитие экспортного потенциала Каспийского региона

Рост индекса производства продукции сельского хозяйства в СКФО (опережает среднероссийские на 1,3%)



Рост индекса промышленного производства в СКФО (опережает среднероссийские на 5,7%)



Развитие туризма в Каспийском регионе

Общая информация

Регионы Северного Кавказа и Юга России обладают уникальными рекреационными ресурсами и историческими достопримечательностями, потенциал которых может быть раскрыт через развитие морских пассажирских терминалов

Социально-экономическое развитие регионов

Развитие туризма будет осуществляться через строительство трех пассажирских вокзалов и пунктов пропуска в портах Махачкала, Дербент и Астрахань, строительство нового пассажирского причала в г. Дербенте. Предлагается создание круизного оператора на Каспии

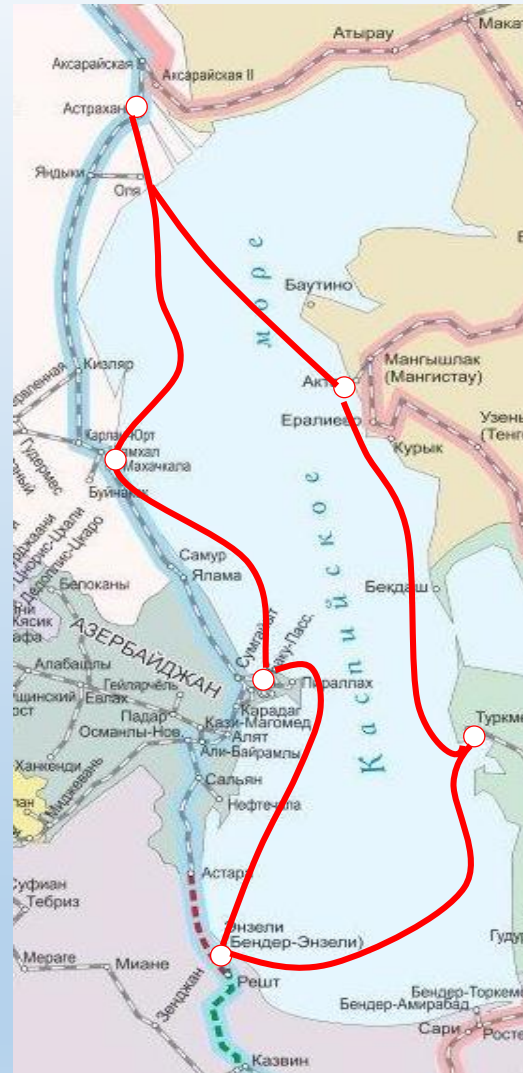
Объем рынка

Начиная с 2010 года, количество туристов, выбирающих речные круизы, находится на отметке свыше 100 000 человек. Количество круизных рейсов, осуществляющихся из Москвы, увеличилось с 350 в 2008 году до 640 по итогам 2016 года

Маршруты

Кольцевой прогулочный маршрут:
Махачкала – Дербент – Махачкала;
Астрахань – Махачкала/Дербент – Астрахань;
Москва/Санкт-Петербург – Астрахань – Махачкала/Дербент – Астрахань – Москва/Санкт-Петербург

Кольцевой круизный маршрут:
Астрахань – Махачкала (с посещением Дербента) – Баку (Азербайджан) – Энзели (Иран) – Туркменбаши (Туркменистан) – Актау (Казахстан)



Направления развития транспортно-логистического кластера в Каспийском бассейне

Порт	Текущая ситуация	Перспективы развития в рамках кластера
<p>Морской порт Астрахань</p>	<p>Мощность – 9,9 млн т/год (сухих грузов). Загрузка порта по итогам 2016 года - 25%.</p> <p>Таможенная обработка экспортных грузов затруднена в связи с отсутствием таможенной инфраструктуры.</p> <p>Расположен в черте города, что делает невозможным дальнейшее расширение.</p> <p>Является замерзающим портом, требуется ледокольная проводка.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - строительство морского пассажирского терминала с пунктом пропуска Астрахань в целях развития внутреннего и международного круизного туризма на Каспии; - сохранение и развитие портовой деятельности с использованием судов класса «река-море»; - поддержка развития судостроения
<p>Морской торговый порт Оля</p>	<p>Мощность порта – 4,3 млн т/год (сухих грузов). Загрузка порта по итогам 2016 года - 4,5%.</p> <p>Является замерзающим портом, требуется ледокольная проводка.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - строительство контейнерного терминала для обслуживания перспективного грузопотока на базе малотоннажных судов; - развитие терминала навалочных грузов в случае перспективного грузооборота по коксующемуся углю малотоннажных судов.
<p>Махачкалинский морской торговый порт</p>	<p>Мощность порта - 8 млн т/год (наливных грузов), до 3,5 млн т/год (сухих грузов). Загрузка порта по наливным грузам по итогам 2016 года - 28%.</p> <p>Единственный российский незамерзающий порт в Каспийском море.</p> <p>Расположен в черте города, что делает невозможным дальнейшее расширение.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - реализация мероприятий по сохранению и развитию перевалки нефти; - строительство морского пассажирского терминала с пунктом пропуска Махачкала в целях развития внутреннего и международного круизного туризма на Каспии
<p>Пассажирский причал в г. Дербенте</p>	<p>Строительство пассажирского причала и морского пассажирского терминала с пунктом пропуска в г. Дербенте в целях развития внутреннего и международного круизного туризма на Каспии</p>	
<p>Проект создания нового порта в незамерзающей акватории</p>	<p>Принимая во внимание перспективы роста грузооборота на Каспийском направлении и необходимости обеспечения его транзита крупнотоннажными контейнерными судами, а также в виду наличия ряда ограничений, сдерживающих развитие действующих российских портов в Каспийском бассейне, требуется создание новых портовых мощностей. Проект создания нового порта, предусматривающих возможности приема крупнотоннажных контейнерных судов, планируется к размещению в незамерзающей акватории Каспийского моря.</p>	