

ИНФРАСТРУКТУРА ПОРТОВ

Порты – верный курс

В связи с тем, что внешняя торговля Индии по масштабам выходит на новый уровень, портовое хозяйство развивается быстрыми темпами и становится главным объектом политики либерализации. В 2005-2006 гг. общая мощность 199 портов Индии составляла 660 млн. тонн при грузообороте в 573 млн. тонн.

Львиная доля внешней торговли, 95% по объему и 70% по стоимости грузов, обеспечивалась за счет морских перевозок.

Федеральные порты Индии

Основные порты	12
Причалы	259
В % от общего объема перевозок	75%
Грузооборот (2005-06)	423 млн. тонн
Неосновные порты – под руководством правительств штатов	
Неосновные порты (61 грузовой)	187
Причалы	97
В % от общего объема перевозок	25%
Грузооборот	150 МТ
Суммарный грузооборот (2005-06)	573 МТ

Система грузоперевозок Индии, согласно оценкам экспертов, выполняет объем порядка 1000 млрд. тонно-километров: 60-65% - за счет автотранспорта, 30-32% обеспечивают железные дороги и 6-7% -каботажное судоходство.

В случае превышения темпов роста экономики 8%-ного уровня, потребности в грузоперевозках за 8-10 лет вырастут до 2000 млрд. тонно-километров.

Индийские порты испытывают нехватку мощностей и требуют значительного расширения. Имеющиеся мощности способны обеспечить грузооборот в 660 млн. тонн., однако уже к 2012 году требуется увеличение пропускной способности до 1300 млн. тонн., чтобы соответствовать выросшему спросу.

Потребность в дополнительных мощностях

Год	Прогнозируемый объем (млн.тонн)	Требуемые мощности (млн.тонн)
2011-12	1011	1300
2013-14	1225	1600
2016-17	-	2000

Рост внешней торговли повышает интенсивность морских перевозок

Индия постоянно расширяет свою долю на международном рынке. Министерство торговли поставило цель - увеличить ее до 1,5% (в стоимостных показателях) к 2009 году. Чтобы индийские порты соответствовали росту во внешней торговле, который составит более 20% в год, Индии необходимо инвестировать значительные средства в портовую инфраструктуру.

Рост грузооборота основных портов доказывают приведенные ниже цифры. Пропускная способность основных портов выросла с 397,5 млн. тонн в год в 2004-2005 гг. до 456,20 в 2005-2006 гг., со средним временем оборота судна в порту около 3,5 дней в 2005-2006 гг.

Согласно результатам Исследования экономики за 2006-2007 гг., совокупный грузооборот основных и менее крупных портов составил 573 млн. тонн. Вишакapatнам занимает лидирующие позиции по итогам последних шести лет.

Грузооборот в портах за апрель-январь 2006-2007 гг.

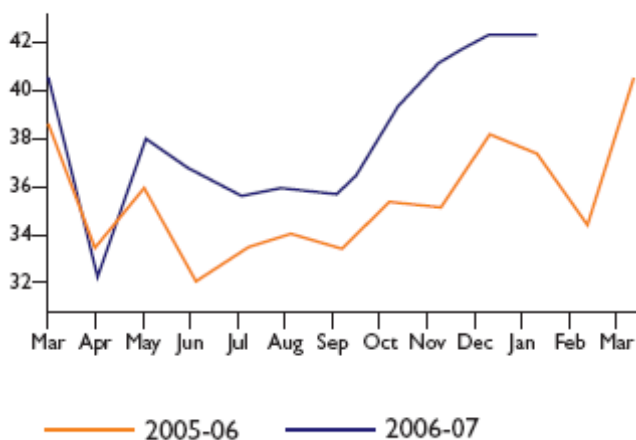
	Тыс. тонн	Прирост в %	Доля в %
Вишакапатнам	46,005	0.5	12.1
Ченнай	43,938	12.5	11.6
Кандла	43,185	14.7	11.4
Мумбай	42,928	16.5	11.3
Джавахарлала Неру	36,558	17.2	9.6
Халдия	35,071	0.6	9.3
Парадип	31,646	15.7	8.4
Мормугао	26,893	10.0	7.1
Нью Мангалор	26,609	-8.1	7.0
Тутикорин	14,884	2.4	3.9
Кочин	12,746	12.5	3.4
Калькутта	9,777	18.1	2.6
Эннор	8,698	11.1	2.3
Итого	3,78,938	8.9	100.0

Около 80% общего объема грузооборота портов составляют насыпные и наливные грузы, остальное – сборные грузы, в том числе контейнерные.

За последние пять лет, вплоть до 2006 года, рост контейнерных перевозок увеличился до 13,6% в год.

По крайней мере, пять ведущих портов: Вишакапатнам, Калькутта, Мумбай, Ченнай и Кандла – пересекли отметку в 50 млн. тонн. за последний финансовый год (апрель 2006 -март 2007 г.)

Cargo Handled at Major Ports (Million tonnes)



Руководство порта Кандла опередило плановый показатель Министерства морского транспорта в 50,6 млн. тонн. на 2006-2007 гг. Наблюдается значительный рост контейнерных перевозок, сырой нефти и топлива, пищевых масел и зерна, проходящих через порт.

Порт Джавахарлал Неру, самый обеспечивает порядка 60% грузооборота контейнерных грузов и является самым крупным индийским портом в данной области. В 2006-2007 гг. через порт прошло 3,3 млн. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент)

Приватизация: расширение инфраструктуры портов

Правительство Индии использует приватизацию как инструмент для расширения имеющейся инфраструктуры портов. Приватизации действующих и новых причалов станет стимулом для осуществления капиталовложений в портовое хозяйство в ближайшие пять лет. Правительство разрабатывает новую модель приватизации терминалов по приему и обработке контейнерных грузов в основных портах.

Частные порты и терминалы распространились как на западном, так и на восточном побережье Индии. 12 основных портов, принадлежащих государству, привлекают инвестиции за счет частного сектора и ГЧП.

Текущее состояние частных инвестиций

В эксплуатации

15 проектов	1052 млн. долл. США
Терминалы по приему и обработке контейнерных грузов	7
Причалы для наливных грузов	4
Причалы для насыпных грузов	4
В процессе реализации	
4 проекта	562 млн. долл. США
Терминал по приему и обработке контейнерных грузов	1
Причалы для наливных грузов	1
Причалы для насыпных грузов	2

Иностранные инвестиции – тенденция к улучшению

Начиная с открытия сектора для прямых иностранных инвестиций в начале 1990-х гг., индийские порты являлись выгодным вложением капитала для зарубежных морских компаний, и по объему прямых иностранных инвестиций занимают второе место после телекоммуникаций.

Основные иностранные компании, представленные в портовом хозяйстве Индии:

- Maersk A/S
- Port of Singapore Authority
- Dubai Ports International
- P&O Ports Australia Pty Ltd (сейчас - Dubai Ports World)
- M/s Portia Management Services Ltd. Великобритания.
- IQ Martrade Management & Holding GmbH, Германия

Многие другие международные компании планируют вложить средства в порты Индии.

Dubai Ports World (DPW) - самый крупный частный инвестор в портовом хозяйстве Индии, эксплуатирующий пять контейнерных терминалов, в том числе первый частный в порту Джавахарлал Неру, произвела дополнительные инвестиции в размере 2 млрд. долларов США.

The Maersk group увеличивает инвестиции в порт Пипавав и Gateway Terminal India (GTI), которая эксплуатирует третий контейнерный терминал в Джавахарлал Неру. Компания произвела инвестиции на сумму около 500 млн. долларов США, в основном в два портовых проекта – Пипавав и GTI. В Пипававе APM Terminals и группа компаний являются держателями 52% акций, оставшиеся 48% поделены между финансовыми компаниями IDBI, IL&FS, IDFC, AMP и New York Life.

Законодательная база – благоприятные условия для ГЧП

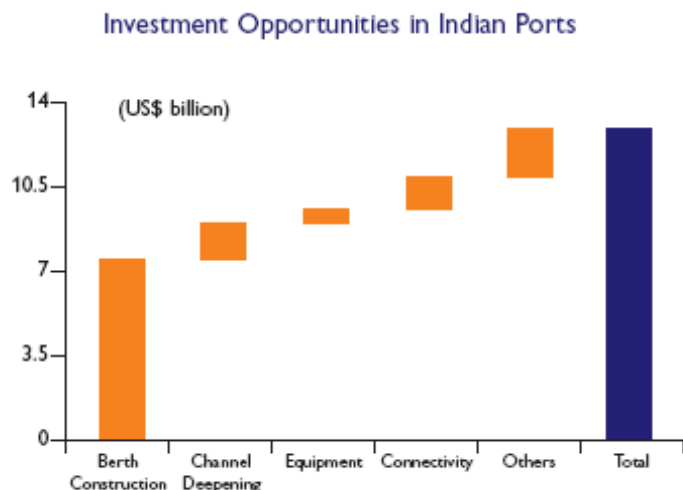
- Законом об основных портах (Major Port Trusts Act) разрешается участие частного сектора и создание совместных предприятий
- Всесторонние рекомендации и указания (Comprehensive Guidelines 1996)
- Директивы о совместных предприятиях (Joint Venture Guidelines 1998)

- Документация по конкурентным торгам (Model Bidding Documents 2000), включая лицензионное соглашение
- Новая схема концессионного соглашения с дальнейшими дополнениями и уточнениями.
- 100% участие иностранного капитала
- Открытые конкурентные торги
- Срок аренды по схеме BOT до 30 лет.
- Независимое Управление по тарифам и пошлинам
- Все сферы портового хозяйства открыты для участия частного капитала

Инвестиционные возможности

Внимание частных инвесторов сконцентрировано на портовом хозяйстве, мощности которого, согласно прогнозам, должны удвоиться с 660 млн. тонн в 2005-2006 гг. до 1225 млн. тонн. к 2013-2014 гг.

Правительство переименовало старый проект «Сагармала» в Федеральную программу развития торгового флота (National Maritime Development Programme, NMDP), которая полностью охватит все составляющие портовой инфраструктуры, связанные с контейнерными перевозками. Инвестиции пойдут на расширение имеющихся мощностей и строительство новых портов. Примерно 60% инвестиций будут направлены на сооружение новых причалов (как для насыпных, так и для контейнерных грузов). Кроме того, в рамках развития инфраструктуры планируется углубление каналов в отдельных портах, налаживание железнодорожного и автомобильного сообщения с основными портами.



Source: Ministry of Shipping

В рамках Федеральной программы развития торгового флота планируется реализация 276 проектов с объемом инвестиций в 12,7 млрд. долларов США. Большая часть капиталовложений поступят от частных инвесторов. Правительство прогнозирует к 2012 году приток частных инвестиций в размере 7,9 млрд. долларов США.

Наиболее масштабные работы по сооружению дополнительных мощностей и углублению каналов будут проведены в портах Джавахарлал Неру, Мумбай, Кочин и прочих государственных, на частных терминалах в Джавахарлал Неру, Кочинг и Черный, малых портах в Мандре, Кришнапатнам, Пипававе и Ривасе.

Федеральная программа развития торгового флота (2011-2012 гг.)

Вид работ	Кол-во проектов	Инвестиции (млн. долл.США)
Сооружение причалов	76	7236
Углубление каналов	25	1400

Оборудование	52	585
Транспортное сообщение	45	1324
Прочие	78	1855

Проекты ГЧП – сооружение причалов

Потребности в расширении

Год	Кол-во проектов	Инвестиции
2006-07	15	1027 млн. долл. США
2007-08	10	2322 млн. долл. США
2008-12	33	Ведутся расчеты

Предложения по проектам ГЧП (2007-08)

№ п/п.	Проект	Инвестиции
1	Сооружение причалов и сопутствующих мощностей Текра(Туна), Кандла	130
2	Терминал для контейнерных грузов, Эннор	222
3	Терминал для сжиженного природного газа, Эннор	600
4	Причалы таможенного оформления грузов, Парадип	31
5	Аванпорт причалы, Тутикорин	667
6	Терминал для иностранных судов, Кочин	12
7	Заправочный терминал для иностранных судов, Кочин	43
8	Расширение терминала для контейнерных грузов, Джавахарлал Неру	101
9	Причалы в заливе Васко, Мормугао	27
		Млн. долл США

Предложения по проектам ГЧП (2008-12)

№ п/п.	Проект	Инвестиции
1	Четвертый контейнерный терминал, Джавахарлал Неру	976
2	Терминал для химических грузов, Джавахарлал Неру	936
3	Западная система доков (6 причалов), Парадип	96
4	Восточные доки (4 причала), Вишакпатнам	46
5	Третий контейнерный терминал, Тутикорин	33
6	Дополнительные портовые мощности – аванпорт, Нью Мангалор	267
		US\$ million

Капитальные работы по углублению каналов в основных портах

- Углубление: с 14 до 17 метров
- Проекты для Джавахарлал Неру, Парадипа, Мумбай, Тутикорин, Эннора и Вишакпатнама находятся в процессе разработки

Транспортное сообщение

Перегрузка портов возникает по причине медленного вывоза грузов из портов скорее не из-за нехватки погрузочно-разгрузочного оборудования, а в связи с недостаточным транспортным сообщением.

Управления портов объединились с представителями Федерального управления автодорожным хозяйством Индии, железных дорог, правительств штатов для разработки плана по улучшению транспортного сообщения портов путем внедрения комплексной системы с использованием наиболее эффективных видов транспорта.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

- К каждому крупному порту должны вести как минимум четырехполосная автомагистраль
- 9 проектов на стадии разработки
- 299.42 км
- Общая стоимость - 430 млн. долларов США

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

- К каждому крупному порту должна идти двухколейная железнодорожная линия
- 8 проектов на стадии разработки
- 961.56 км
- Общая стоимость - 490 млн. долларов США
- Выделенные линии с высокой осевой нагрузкой для транспортировки грузов в восточном и западном направлениях

Неосновные порты

Проекты по сооружению новых портов, вспомогательных мощностей, расширению и модернизации действующих находятся на стадии рассмотрения.

Наиболее важные проекты

№ п/п	Штат	Проект
1	Гуджарат	Симар, Митивирди, Ворси, Мароли и Веди
2	Андра Прадеш	Мачилипатнам, Низампатнам, Бимунипатнам
3	Керала	Вижинджам, Ажикал
4	Тамил Наду	Куддалори, Колачел, Рамешварам
5	Махараштра	Ривас-Авари, Диги, Джайгад, Виджайдург, Реди
6	Орисса	Гопалпур, Дамра, Джатадхари
7	Карнатака	Карвар, Тадри, Белекери
8	Пондичерри	Пондичерри, Карайкал
9	Андаман и Острова Никобар	ТЭО для транзитного порта, Грейт Никобар

Прочие проекты

- Индийский Университет судоходства и торгового флота
- Два судостроительных завода международного масштаба
- Инвестиции в развитие инфраструктуры речного транспорта

Бюджет 2007-2008 (статьи расхода)

Согласно сводному бюджету на 2007-2008 гг., расходы на портовое хозяйство составляют 335 млн. долларов США, что на 160 млн. долларов США больше по сравнению с прошлым годом. В соответствии с уточненным планом около 75% расходов финансируются за счет внутренних и внебюджетных средств (ВВБС) в размере 252 млн. долларов США. Правительство увеличило размер собственных инвестиций, особенно на работы по углублению каналов и развитию инфраструктуры по всей территории страны.

	Плановые расходы в млн. долл. США	Плановые расходы(и изменения в %)	Бюджетные субсидии (млн. долл. США)	ВВБС (млн. долларо в США)
2000-01	313	-3	65	248
2001-02	1622	97	25	1596
2002-03	166	-21	17	149
2003-04	125	-6	20	105

2004-05	108	-3	12	95
2005-06	180	15	20	160
2006-07 (RE)	175	-0.65	42	133
2007-08 (BE)	335	21	83	253

За исключением портов Калькутты и Мормугоа, на все остальные крупные порты плановые расходы на 2007-2008 г. увеличены. В порту Джавахарлал Неру будет построен еще один терминал для контейнерных грузов вдобавок к имеющимся трем, который будет введен в эксплуатацию к 2008 году. Данный причал поможет сократить время пребывания морских судов в порту, помимо обеспечения обслуживания судов, перевозящих крупногабаритные контейнерные грузы.

Расходы на порт Эннор увеличены до 14 млн. долларов против 2 млн. в 2006-2007 гг.

Бюджет для Dredging Corporation of India составляет, согласно плану на 2007-2008 гг., 69 млн. долларов США против 32 млн. в 2006-2007 гг.