

РИЖСКИЙ
СВОБОДНЫЙ ПОРТ



ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ

РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА

2019-2028

Содержание

Список сокращений и терминов	4
Резюме	5
Введение	10
1. Рамки подготовки Программы развития Рижского свободного порта на 2019-2028 годы	11
1.1. Правовые рамки	11
1.2. Рамки документов планирования	13
1.3. Порядок реализации и обновления Программы развития Рижского свободного порта на 2019-2028 годы	16
1.4. Процесс разработки Программы развития Рижского свободного порта на 2019-2028 годы	17
2. Реализация Программы развития Рижского свободного порта на 2009-2018 годы	18
3. Характеристика Рижского свободного порта	20
3.1. Обзор хозяйственной деятельности Рижского свободного порта	20
3.1.1. Грузооборот	20
3.1.2. Пассажиры перевозки	21
3.1.3. Движение судов	22
3.2. Территория порта и ее использование	22
3.3. Инфраструктура в собственности и владении УРСП	24
3.3.1. Гидротехнические сооружения	24
3.3.2. Наземные транспортные сети и другая инфраструктура	26
3.3.3. Инфраструктура перевалки грузов	27
3.3.4. Инфраструктура обслуживания пассажиров	27
3.4. Управление порта	28
3.4.1. Статус и функции УРСП	28
3.4.2. Право собственности и управление объектами недвижимости в Рижском свободном порту	28
3.4.3. Лицензированная коммерческая деятельность в Рижском свободном порту	29
3.4.4. SIA "Rīgas brīvostas flote" (ООО "Флот Рижского свободного порта", ФРСП)	29
3.5. Финансовый менеджмент и тарифная политика	30
3.5.1. Операционные доходы Управления Рижского свободного порта	30
3.5.2. Операционные расходы Управления Рижского свободного порта	31
3.6. Охрана окружающей среды	32
3.7. Безопасность и охрана порта	33
3.7.1. Безопасность судоходства	33
3.7.2. Безопасность портовых терминалов	33
3.7.3. Общественный порядок и охрана порядка	34
3.8. Системы информационных технологий	34
3.9. Маркетинг и коммуникация порта	34
3.9.1. Маркетинг	34
3.9.2. Коммуникация и социальная ответственность	35
3.9.3. Международное сотрудничество	35
3.10. Предприятия, работающие в Рижском свободном порту	36
4. Анализ рынка	37
4.1. Ареал рынка Рижского свободного порта	37
4.2. Коридор Балтийского моря	37
4.3. Грузовые сегменты	40
4.3.1. Энергоресурсные грузы	42
4.3.2. Сельскохозяйственные и лесопромышленные грузы	43
4.3.3. Контейнерные грузы	45
4.3.4. Паромные и пассажирские перевозки	46
4.3.5. Другие грузы	47
4.4. Положение Рижского свободного порта на рынке	47

5.	Прогнозы по грузообороту	50
5.1.	<i>Минимальный сценарий</i>	52
5.1.1.	Описание макроэкономических допущений	52
5.1.2.	Прогноз энергоресурсных грузов	52
5.1.3.	Прогноз по обороту сельскохозяйственных и лесопромышленных грузов	53
5.1.4.	Прогноз контейнерных грузопотоков	53
5.1.5.	Прогноз паромных грузоперевозок	53
5.1.6.	Сводка <i>Минимального сценария</i> с разбивкой по типу грузов	54
5.2.	<i>Оптимистический сценарий</i>	54
5.2.1.	Описание макроэкономических допущений	54
5.2.2.	Прогноз по обороту энергоресурсных грузов	54
5.2.3.	Прогноз по обороту сельскохозяйственных и лесопромышленных грузов	55
5.2.4.	Прогноз контейнерных грузопотоков	55
5.2.5.	Прогноз паромных грузоперевозок	56
5.2.6.	Прогноз грузооборота по <i>Оптимистическому сценарию</i>	56
6.	Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз Рижского свободного порта	57
7.	Стратегия развития Рижского свободного порта	58
7.1.	Миссия и видение Рижского свободного порта	58
7.1.1.	Миссия	58
7.1.2.	Видение	58
7.2.	Стратегические цели Рижского свободного порта	58
7.3.	Стратегический план действий	61
7.3.1.	СЦ1: Способствовать стабильному росту объемов грузов на долгосрочной основе	62
7.3.2.	СЦ2: сделать Ригу важным портом для круизных судов и пассажирских паромов в регионе Балтийского моря	63
7.3.3.	СЦ3: способствовать более эффективному использованию портовой территории и привлекать проекты развития на свободные портовые территории, которые способствуют увеличению грузооборота морских перевозок	64
7.3.4.	СЦ4: способствовать развитию производства и услуг добавленной стоимости в Рижском свободном порту	65
7.3.5.	СЦ5: способствовать узнаваемости Рижского свободного порта и привлекать новых клиентов	66
7.3.6.	СЦ6: поддерживать безопасную и устойчивую инфраструктуру обслуживания судов	67
7.3.7.	СЦ7: поддерживать и развивать соответствующую наземную инфраструктуру для обслуживания грузовых и пассажирских потоков	68
7.3.8.	СЦ8: обеспечить эффективные системы безопасности и охраны порта, отвечающие современным и будущим вызовам	69
7.3.9.	СЦ9: укреплять принципы хорошего управления и корпоративной культуры УРСП	70
7.3.10.	СЦ10: реализовывать устойчивую финансовую политику	71
7.3.11.	СЦ11: укреплять Рижский свободный порт как социально ответственное и открытое для общества учреждение	72
7.3.12.	СЦ12: создать “кластер” компаний Рижского свободного порта, обеспечив доступность и синергию услуг	73
7.3.13.	СЦ13: развивать Рижский свободный порт в соответствии с принципами деятельности “умного порта”	74
7.3.14.	СЦ14: уменьшить воздействие Рижского свободного порта на окружающую среду	75
8.	Стратегический финансовый план и социально-экономическое воздействие	76
8.1.	Методология и основные допущения	76
8.2.	Финансовые прогнозы сценариев развития	77
8.3.	Инвестиции	78
8.4.	Анализ чувствительности и рисков	79
8.5.	Социально-экономическое влияние	80

Список сокращений и терминов

АО	Акционерное общество
Аэропорт Рига	VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" (ГАО "Международный аэропорт "Рига"")
ВВП	Внутренний валовой продукт
ВИЭ	Возобновляемые источники энергии
ЕК	Европейская комиссия
ЕС	Европейский Союз
Заинтересованные стороны	физические и юридические лица, а также государственные и муниципальные учреждения, заинтересованные в выполнении определенной деятельности (в том числе могут контролировать или влиять на деятельность, могут участвовать в осуществлении деятельности, или на которых могут повлиять результаты деятельности или побочные эффекты этой деятельности)
КМ	Кабинет министров
Коридор Балтийского моря	один из четырех основных морских транспортных коридоров, обслуживающий импортные и экспортные потоки в/из внутренних районов Евразии, на обслуживание которых ориентирован и Рижский свободный порт
Окрестности порта	районы города Риги, частично расположенные на территории Рижского свободного порта или прилегающие к территории Рижского свободного порта, или находящиеся в непосредственной близости от Рижского свободного порта и на которые может оказывать воздействие деятельность Рижского свободного порта
ООО	Общество с ограниченной ответственностью
Программа 2009-2018	Программа развития Рижского свободного порта 2009-2018 гг.
Программа 2019-2028	Программа развития Рижского свободного порта 2019-2028 гг.
ПТР 2006-2018	Планировка территории Риги на 2006-2018 гг.
ПТР 2030	Планировка территории Риги до 2030 г.
СГП	сжиженный газ пропан
СПГ	сжиженный природный газ
Стивидорная компания	компания, осуществляющая погрузку / выгрузку грузов на суда
Терминал	используется в данном документе как синоним фразы "стивидорная компания"
УРСП	Управление Рижского свободного порта
ФРСП	ООО "Флот Рижского свободного порта" (SIA "Rīgas brīvostas flote")
ЦСУ	Центральное статистическое управление
ЦУДС	Центр управления движением судов
airBaltic	АО "Air Baltic Corporation"
DWT	Deadweight tonnage – пер. с англ.яз.- дедвейт (валовая грузоподъемность судна)
EBITDA	earnings before interest, taxes, depreciation and amortization – пер. с англ.яз.- прибыль до уплаты налогов, процентов, износа и амортизации
GT	gross tonnage – пер. с англ.яз.- брутто тоннаж
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code – пер. с англ.яз. – Международный кодекс морской перевозки опасных грузов
ISPS	International Ships and Port Facilities Security Code – пер. с англ.яз. – Международный кодекс безопасности судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)
LDz	ГАО "Latvijas Dzelceļš" ("Латвийская железная дорога")
POR	Port of Rotterdam International (структурная единица порта Роттердам)
PPP	Public Private Partnership – пер. с англ.яз.- Государственно-частное партнерство
Ro-Pax	Roll on- Passenger – пер. с англ.яз. – грузопассажирский паром
Ro-Ro	Roll on – Roll off – пер. с англ.яз. – самоходные грузы
SWOT	сильные и слабые стороны, возможности и угрозы
TEN-T	Trans-European Transport Network – пер. с англ.яз. – (Трансевропейская транспортная сеть)
TEU	Twenty foot equivalent unit – пер. с англ.яз. – двадцатифутовый эквивалент (в контейнерных перевозках)
~	примерно

Резюме

Рамки подготовки программы развития Рижского свободного порта на 2019-2028 годы

Управление Рижского свободного порта (УРСП) составило Программу развития Рижского свободного порта на 2019-2028 годы (*Программа 2019-2028*) в соответствии с пунктом 1 третьей части статьи 7 Закона о портах. Правление РСР утвердило *Программу 2019-2028* в соответствии с подпунктом 33.3 Правил Кабинета Министров (КМ) № 378 от 29 мая 2012 г. “Правила о Рижском свободном порте”.

Программа 2019-2028 подготовлена в рамках, установленных Европейским союзом (ЕС), Латвийской Республикой, и в соответствии с документами политического и территориального планирования Рижского городского самоуправления. Изменения в указанных документах планирования могут потребовать уточнения отдельных стратегических целей или действий для их достижения, определенных в *Программе 2019-2028*.

Характеристика Рижского свободного порта

Рига - многофункциональный порт, где производится перевалка всех видов грузов. С точки зрения объема, крупнейшими видами грузов за последние 10 лет являются уголь, нефтепродукты, контейнерные грузы, различные лесоматериалы, химические сыпучие грузы, металлы, сельскохозяйственная продукция, а также строительные материалы и грузы Ro-Ro. В период с 2009 по 2014 год общий объем переваленных грузов в порту постепенно увеличивался, достигнув 41,1 млн тонн в 2014 году (наибольший грузооборот в истории Рижского свободного порта). С 2015 года, в связи с сокращением транзита энергоресурсов, общий объем переваленных грузов в порту уменьшился.

За последние 10 лет структура грузов, переваленных в Рижском свободном порту, изменилась - доля угля и нефтепродуктов уменьшилась, но увеличилась доля контейнерных, сельскохозяйственных и металлических грузов. В этот период транзитные грузы составляли ~ 75-80% от общего объема грузов Рижского свободного порта, кроме того, около 85-90% от общего грузооборота составляют морским транспортом отправленные грузы.

В 2017 году общее число пассажиров, обслуженных Рижским свободным портом, составило 830,4 тыс., из которых 90% составляли пассажиры паромов. В 2017 году в порт вошли 86 круизных лайнеров, которые доставили в Ригу 87,4 тысяч круизных пассажиров, что составляет наибольшее число круизных пассажиров за последние десять лет.

Общая перевалочная мощность терминалов Рижского свободного порта составляет 63 млн тонн в год, и свободная перевалочная мощность доступна во всех грузовых сегментах. В Рижском свободном порту имеется 122 причала для обработки грузов, общая длина которых составляет 18,17 км. Порт может принимать суда длиной до 300-320 м, максимальная осадка судна у причала составляет 15 м. В Рижском свободном порту есть один специализированный морской пассажирский терминал, расположенный на правом берегу Даугавы на острове Андрейсала, недалеко от центра города.

Кластер предприятий Рижского свободного порта составляют ~200 различных предприятий, деятельность которых связана с портовыми услугами: 35 стивидорных компаний, девять предприятий по хранению грузов, 31 компания по агентированию судов, восемь поставщиков услуг по буксировке и бункеровке, шесть производственных предприятий, три судостроительных и судоремонтных предприятия, а также ~ 90 компаний, предоставляющих другие услуги, связанные с обслуживанием грузов и судов.

Большинство стивидорных компаний, работающих в Рижском свободном порту, являются многофункциональными грузовыми терминалами, которые обрабатывают различные виды грузов. Специализированные терминалы включают в себя девять терминалов по перевалке наливных грузов, один специализированный контейнерный терминал и специализированный терминал для перевалки химических сыпучих грузов. В 2017 году грузооборот свыше 1 млн тонн в год обеспечивали семь стивидорных компаний.

Характеристика Управления Рижского свободного порта

В соответствии с нормативными актами, управление Рижским свободным портом обеспечивает УРСП, которое является производным юридическим лицом публичного права. Функции УРСП включают управление портом в области портовых сборов и тарифов, соблюдения требований безопасности навигации и судоходства, охраны, охраны окружающей среды; разработка и контроль над выполнением внутренних нормативных актов, заключение договоров с коммерческими обществами о деятельности на территории порта, планирование развития портовой инфраструктуры и прочие функции портового управления, определенные в Законе о портах.

Финансовые средства, имеющиеся в распоряжении УРСП, разрешено использовать только для обслуживания и развития порта и его инфраструктуры, а также для реализации функций УРСП, установленных Законом о портах. УРСП управляет активами, связанными с портовой деятельностью, в размере 426 млн евро. УРСП не получает средств из государственного бюджета и бюджета самоуправления для обеспечения своей деятельности (не считая финансирование из фондов ЕС для реализации инфраструктурных инвестиционных проектов).

Большую часть доходов УРСП обеспечивают поступления от портовых сборов. В свою очередь, самыми крупными статьями затрат УРСП являются постоянные расходы - износ, содержание основных средств, затраты на персонал и услуги.

Характеристика рынка

Рижский свободный порт обслуживает большую часть евразийского континента - в основном Россию, Белоруссию, Украину, Казахстан, Узбекистан и другие континентальные страны, не имеющие выхода к морю. В странах рыночного ареала Рижского свободного порта насчитывается ~ 282 млн. жителей, а общий ВВП достигает 2,5 трлн долларов США. Порты, обслуживающие эту территорию, обрабатывают около 1,2 миллиарда тонн морских грузов в год. Они транспортируются по четырем основным коридорам: коридору Балтийского моря, коридору Черного и Азовского морей, Арктическому коридору и Дальневосточному коридору. По объему обслуживаемых грузов Балтийский коридор является крупнейшим.

Рижский свободный порт является частью Балтийского морского коридора. Общий грузооборот портов Балтийского морского коридора составляет ~500 млн тонн в год или 42% от общего грузооборота в портах ранее упомянутых транспортных коридоров. Рижский свободный порт является пятым по величине портом коридора Балтийского моря, обслуживающим 7% грузов в коридоре Балтийского моря.

Между портами Балтийского морского коридора существует большая конкуренция. Это объясняется и тем фактом, что порты имеют схожий операционный профиль и ориентированы на обслуживание одной и той же внутренней территории, и тем, что в регионе в целом пропускная способность портов превышает общий объем грузопотоков. Конкуренцию значительно усиливает целенаправленная деятельности России по перенаправлению собственных грузов и даже грузов из стран Центральной Азии в свои порты.

Рижский свободный порт является ярко выраженным транзитным портом, т. е., в основном, в порту переваливаются транзитные грузы (75-80% от общего грузооборота), происхождение или место назначения которых находится за пределами Латвии (в основном в России и Беларуси).

Большая часть транзитных грузов, обслуживаемых в Рижском свободном порту, является энергоресурсными грузами, наибольшую долю которых составляет экспорт российского ископаемого топлива - угля и нефтепродуктов. Учитывая геополитическую ситуацию и политику развития транспорта России, а также глобальные тенденции в области энергетики, такая зависимость создает значительные риски для дальнейшего развития Рижского свободного порта.

На долю угля приходится около 35% грузооборота Рижского свободного порта, и он внес значительный вклад в развитие порта за последние 20 лет. В связи с изменением конъюнктуры рынка угольные грузы являются наиболее рискованным сегментом грузов в Рижском свободном порту с учетом геополитической ситуации, планов развития российских портов, а также изменений в объеме и географии потребления угля на мировом рынке. В свою очередь, нефтепродукты в 2017 году составляли 17% грузооборота Рижского свободного порта, но в долгосрочной перспективе ожидается снижение оборота нефтепродуктов, на которое влияют вышеперечисленные факторы, связанные с конъюнктурой рынка.

При исследовании рынка, проведенном в ходе разработки *Программы 2019-2028*, контейнерные грузы, сельскохозяйственные и лесопромышленные грузы были определены в качестве перспективных грузовых сегментов Рижского свободного порта. Был также идентифицирован потенциал для развития пассажирских перевозок.

Контейнерные грузы - самый быстроразвивающийся грузовой сегмент в Латвии. За последние 10 лет их объем удвоился, увеличиваясь в среднем на 10% в год и достигнув 450 тыс. TEU. Рижский свободный порт обеспечивает 99% общего оборота контейнерных грузов портов Латвии. В последующие годы прогноз по данному сегменту положительный.

Потенциал развития сельскохозяйственных грузов (включая зерно и зерновые продукты) в Рижском свободном порту определяется двумя факторами: увеличением латвийского экспорта зерна, а также возможностями привлечения транзитных грузов из соседних стран (Эстонии, Литвы, Беларуси и Украины). Оборот лесопромышленных грузов в Рижском свободном порту также главным образом состоит из латвийского экспорта и ожидается, что объем лесопромышленных грузов в Рижском свободном порту будет стабильным.

Прогнозы оборота грузов

В ходе разработки *Программы 2019–2028* консультанты транспортной отрасли Port of Rotterdam International (POR) составили прогнозы грузооборота Рижского свободного порта до 2037 года, разработав два сценария - *Минимальный* и *Оптимистичный*. *Минимальный сценарий* предусматривает одновременное воздействие нескольких рыночных факторов, неблагоприятных для Рижского свободного порта; в свою очередь, в *Оптимистичном сценарии* рассматривается ситуация, когда рынок морских грузовых перевозок будет развиваться в благоприятном для Рижского свободного порта направлении.

По *Минимальному сценарию* грузооборот Рижского свободного порта уменьшится с 34 млн тонн в 2017 году до 29 млн тонн в 2027 году и ~ 18 млн тонн в 2037 году. Основными причинами снижения грузооборота являются сокращение объема угля и наливных грузов. В отличие от общего объема грузов, оборот контейнерных грузов увеличивается с 446 тыс. TEU в 2017 году до 610 тыс. TEU в 2027 году и до 690 тыс. TEU в 2037 году. Большую часть оборота контейнерных грузов будут обеспечивать транзитные грузы. Число обслуживаемых пассажиров будет немного уменьшаться, так как уменьшается население Латвии.

По *Оптимистичному сценарию* общий грузооборот Рижского свободного порта достигнет 41 млн тонн, а к 2037 году 42 млн тонн. Относительно постоянный грузооборот в долгосрочной перспективе будет зависеть от снижения объемов перевалки угля и наливных грузов. В то же время объем контейнерных грузов увеличится до 720 тыс. TEU в 2027 году и 1 млн TEU в 2037 году, составляя наибольшую долю транзитных грузов. Пассажирские объемы также будут расти с 830 тыс. в 2017 году до 1 млн в 2027 и 1,4 млн в 2037 году, с ростом числа пассажиров на паромках и круизных лайнерах.

Стратегия развития

Стратегия развития Рижского свободного порта включает в себя миссию порта, видение, стратегические цели и Стратегический план действий на ближайшие 10 лет.

Миссия Рижского свободного порта:

Задача Рижского свободного порта как глобального пункта пересечения грузоперевозок состоит в том, чтобы удовлетворять рыночный спрос на качественные услуги по перевалке грузов всех типов, адаптируясь к пожеланиям клиентов, глобальным изменениям рынка, и предлагая привлекательные условия для развития предпринимательской деятельности, связанной с деятельностью порта.

Путем реализации социально ответственной политики Рижский свободный порт обеспечивает экологическую стабильность и социальный диалог между портом и обществом.

Обязательство Рижского свободного порта - обеспечить привлекательную инвестиционную среду для развития портовой перевалки грузов, обработки грузов и производства, чтобы обеспечить постоянно растущий вклад в экономику Латвии.

Видение Рижского свободного порта:

Рижский свободный порт - это многофункциональный и современный порт, ориентированный на долгосрочное развитие, находящийся на пересечении транспортных коридоров, который приобретает все большее значение в глобальной цепи грузовых и пассажирских перевозок, предоставляя клиентам надежные и пользующиеся доверием высококачественные портовые услуги по конкурентоспособным ценам и в соответствии с наилучшей практикой портов Европы.

Рижский свободный порт является устойчивым центром привлечения бизнеса, производства и инвестиций в масштабе всей Балтии со значительным вкладом в народное хозяйство.

Развитие Рижского свободного порта основано на реализации социально ответственной политики, рациональном использовании ресурсов, заботой о среде и создании долгосрочного сотрудничества с государственными и муниципальными учреждениями и обществом в развитии всеобъемлющей и интегрированной транспортной инфраструктуры.

Согласно миссии и видению Рижского свободного порта, определены стратегические цели развития порта и разработан Стратегический план действий по их достижению. Стратегические цели сформулированы и структурированы в соответствии с четырьмя основными областями деятельности РСП: перевалка грузов и пассажирские перевозки; добавленная стоимость, индустриализация и территориальное развитие; развитие инфраструктуры и инновации; управление портом.

Карта стратегических целей (СЦ) РСП показана на рисунке 1. В рамках Стратегического плана действий каждой СЦ дано свое обоснование, определены основные действия для достижения цели, а также показана связь с другими стратегическими целями.

Подробные действия для достижения стратегических целей, а также их стоимость, источники финансирования и экономическое обоснование будут определены в последовательных Планах действий, в т.ч. первый План действий на 2019-2022 гг., и каждый последующий – на трехлетний период.

В рамках Программы 2019-2028 подготовлен Стратегический финансовый план, рассчитав доходы и расходы от деятельности РСП, а также инвестиции и связанное с ними финансирование. Стратегический финансовый план подготовлен на сокращенный пятилетний период (до 2023 года), чтобы обеспечить достаточный уровень точности расчетов. Финансовый план составлен на основании прогноза грузопотоков и прогноза доходов, подготовленного консультантами POR.

Стратегический финансовый план обосновывает финансовые возможности РСП для реализации действий, определенных в Программе 2019-2028, рассчитывает объем имеющихся собственных средств для финансирования инвестиционных проектов, а также оценивает потенциальные риски и их влияние на финансовое положение РСП в период планирования. Констатировано, что наиболее существенное воздействие на финансовые потоки и финансовую стабильность РСП оказывает риск изменения объемов

грузов, причем наибольший риск связан с изменениями объемов перевалки угля. Этот риск усугубляется рыночными рисками, связанными с дальнейшим транзитом энергоресурсных грузов через порты стран Балтии. Остальные виды грузов каждый в отдельности не составляют такую значительную часть от общего портфеля грузов, переваленных Рижским свободным портом и, следовательно, уменьшение объема обработки каждого вида грузов не оказывает такого существенного воздействия на финансовые результаты РСП.

Рисунок № 1

Карта стратегических целей на 2019-2028 годы

Сфера деятельности
Управления
Рижского
свободного порта

Стратегические цели (СЦ)

Перевалка грузов и пассажирские перевозки	СЦ 1: способствовать стабильному росту объемов грузов на долгосрочной основе	СЦ 2: сделать Ригу важным портом для круизных судов и пассажирских паромов в регионе Балтийского моря				
	СЦ 3: способствовать более эффективному использованию портовой территории и привлекать проекты развития на свободные портовые территории, которые способствуют увеличению грузооборота морских перевозок	СЦ 4: способствовать развитию производства и услуг добавленной стоимости в Рижском свободном порту	СЦ 5: способствовать узнаваемости Рижского свободного порта и привлекать новых клиентов			
Добавленная стоимость, индустриализация и территориальное развитие				СЦ 12: создать "кластер" компаний Рижского свободного порта, обеспечив доступность и синергию услуг	СЦ 13: развивать Рижский свободный порт в соответствии с принципами деятельности "умного порта"	СЦ 14: уменьшить воздействие Рижского свободного порта на окружающую среду
Развитие инфраструктуры и инновации	СЦ 6: поддерживать безопасную и устойчивую инфраструктуру обслуживания судов	СЦ 7: поддерживать и развивать соответствующую наземную инфраструктуру для обслуживания грузовых и пассажирских потоков	СЦ 8: обеспечить эффективные системы безопасности и охраны порта, отвечающие современным и будущим вызовам			
Управление портом	СЦ 9: укреплять принципы хорошего управления и корпоративной культуры УРСП	СЦ 10: реализовывать устойчивую финансовую политику	СЦ 11: укреплять Рижского свободного порта как социально ответственное и открытое для общественности учреждение			

Введение

Программа развития Рижского свободного порта на 2019-2028 годы (*Программа 2019-2028*) подготовлена в период, когда транспортный сектор в мире претерпевает стремительные изменения под влиянием как экономических, так и политических событий, а также технического прогресса.

Мировая торговля товарами и услугами в 2017 году показала самые высокие темпы роста за последние шесть лет, невзирая на введенные многочисленные торговые ограничения. Увеличение объемов торговли превышает рост мирового валового внутреннего продукта (ВВП), что указывает на дальнейшую глобализацию экономики. Прогнозы на 2018 год также положительные, но на реализацию прогнозов может оказать существенное влияние как расширение потенциальных торговых ограничений, так и структурные изменения в экономике Китая (переход от стадии инвестиций к стадии потребления, что подразумевает значительно меньший объем импорта), что в целом означает неопределенное будущее развитие, как с большим потенциалом, так и со значительными рисками.

Аналогичные тенденции можно наблюдать в мировой отрасли морских перевозок: объем перевезенных грузов увеличился на 4% в 2017 году и сохраняется прогноз аналогичного роста в 2018 году. В среднесрочной перспективе до 2023 года прогнозируется рост отрасли в среднем на 3,8% в год, а в сегменте контейнерных грузов - на 6-7% в год. Однако этому прогнозу значительно угрожает введение торговых ограничений между США, Китаем, Европейским союзом (ЕС) и другими странами и регионами мира, которые могут расти в будущем.

Отрасль транспорта и хранения составляет важную часть латвийской экономики, стабильно обеспечивая ~15% от общего объема производства товаров и услуг. За последние 20 лет общий объем грузоперевозок (в тоннах) в транспортной сети Латвии увеличился, но с 2015 года, с изменениями в геополитической ситуации наблюдается уменьшение объема грузов. В 2017 году ~ 55% от общего грузооборота в стране было получено или отправлено морскими портами Латвии, более того, Рижский свободный порт обрабатывает более половины (54% в 2017 году) всех грузов, переваленных в портах Латвии.

Рижский свободный порт является частью коридора Балтийского моря и обслуживает обширную территорию Евразии, где основными странами происхождения груза являются Россия и другие страны Содружества Независимых Государств. Рыночный ареал Рижского свободного порта характеризуется ~282 млн жителей, ВВП в размере 2,5 триллиона долларов США и потоком экспортных грузов, отправленных морским путем, в размере ~1,2 млрд тонн в год (в том числе 0,5 миллиарда тонн в год - по коридору Балтийского моря). Обслуживание этих потоков (или транзит грузов) обеспечивает ~75-80% грузооборота Рижского свободного порта. Таким образом, Рижский свободный порт зависит от тенденций социально-экономического развития стран ареала рынка, а также от изменений в логистических цепочках. Стратегия развития российских портов оказывает существенное влияние на экспортно-импортные грузопотоки стран рыночного ареала. Одним из приоритетов транспортной политики России является переориентация экспортных грузов, а также транзитных потоков других евразийских стран в свои порты, к тому же можно уверенно прогнозировать продолжение этой политики в будущем.

Коридор Балтийского моря включает в себя ряд портов схожей специализации, обслуживающих один рыночный ареал, предлагая эквивалентный спектр услуг и качество. В основном это многофункциональные порты с хорошим автомобильным и железнодорожным сообщением, а также развитой инфраструктурой обслуживания судов и обработки грузов. В результате протекционистской политики России портовая конкуренция в регионе Балтийского моря значительно возросла.

Рижский свободный порт занимает стабильную и значительную позицию на рынке Латвии и региона Балтийского моря — это крупнейший порт Латвии с точки зрения грузооборота, второй по величине порт в странах Балтии и пятый по величине порт в восточной части Балтийского моря. Рижский свободный порт имеет потенциал для развития, но в ближайшие годы УРСП и портовые предприятия должны суметь максимально использовать свои сильные стороны и инвестировать средства для уменьшения воздействия слабых сторон, чтобы продолжать успешно конкурировать в меняющихся рыночных условиях.

1. Рамки подготовки Программы развития Рижского свободного порта на 2019-2028 ГОДЫ

1.1. Правовые рамки

В соответствии с пунктом 1, части 3, статьи 7 Закона о портах, УРСП разрабатывает проект программы развития порта в соответствии с утвержденной концепцией (программой) развития латвийских портов, а также Программой развития и планировкой территории Рижского самоуправления. На основании пункта 33.3 Правил Кабинета Министров (КМ) № 378 от 29 мая 2012 года “Положение о деятельности Управления Рижского свободного порта”, Программа развития утверждается Правлением Рижского свободного порта. В соответствии с пунктом 1 статьи 11 Закона о портах, заключение о проекте программы развития дает Совет портов, транзита и логистики Латвии. В 2018 году срок действия Программы 2009-2018 истек, и УРСП подготовило программу развития на следующие 10 лет.

Программа 2019-2028 подчинена документам планирования территориального развития национального и регионального уровня. Важно, что на момент подготовки *Программы 2019–2028* в силе Планировка территории Риги на 2006–2018 годы (*ПТР 2006-2018*), в то время как Планировка территории Риги до 2030 года (*ПТР 2030*) находится в стадии разработки, и утверждение ее в окончательной редакции запланировано на 2019 год. *ПТР 2030* может определить другое регулирование использования территории Риги, таким образом, требуя уточнения *Программы 2019-2028* по вопросам использования территории Рижского свободного порта. Все локальные планы, касающиеся Кундзиньсалы, острова Криеву и Экспортоста, вступили в силу. В рамках *ПТР 2030* новые детальные планировки еще не доступны.

Программа 2019-2028 разработана на основе множества нормативных актов Латвийской Республики, регулирующих деятельность как УРСП, так и портовых предприятий. Перечень наиболее важных нормативных актов Европейского Союза (ЕС), Латвийской Республики и Рижского самоуправления приведен в приложении №1 *Программы 2019-2028*. Наиболее важные из них перечислены ниже:

Общие вопросы по разработке программы развития Рижского свободного порта:

1. Закон о портах.
2. Закон Рижского свободного порта.
3. Таможенный закон.
4. Закон “О налогообложении в свободных портах и особых экономических зонах”.
5. Закон о сохранении и охране Рижского исторического центра.
6. Закон “О самоуправлениях”.
7. Правила Кабинета Министров № 378 от 29 мая 2012 года “Положение о деятельности Управления Рижского свободного порта”.
8. Обязательные правила Рижской Думы № 255 от 2 мая 2017 года “Правила Рижского Свободного порта”.
9. Закон о планировании территориального развития.
10. Закон “О системе планирования развития”.

Деятельность Рижского свободного порта по недвижимости:

1. Закон об отчуждении недвижимости для общественных нужд.
2. Закон о строительстве.
3. Закон “О государственной и муниципальной собственности на землю и закреплении ее в земельных книгах”.
4. Закон “О приватизации объектов государственной и муниципальной собственности”.
5. Правила Кабинета министров № 27 от 27 октября 2009 года 1250 “Положение о государственной пошлине за закрепление права собственности и залогового права в земельной книге”.
6. Обязательные правила Рижской Думы № 146 от 28 апреля 2015 г “Обязательные правила уборки территории и содержания строений в городе Риге”.
7. Правила Кабинета министров № 240 от 30 апреля 2013 года. “Общие правила территориального планирования, использования и застройки”.
8. Правила Кабинета министров № 198 от 18 декабря 2012 года “Порядок предоставления льгот по налогу на недвижимость в Риге”.
9. Правила Кабинета министров № 164 от 9 марта 2016 года. “О передаче государственной недвижимости в собственность самоуправления”.
10. Правила Кабинета министров № 204 от 15 марта 2011 года “Порядок определения справедливого вознаграждения за недвижимое имущество, отчуждаемое для общественных нужд”.
11. Правила Кабинета министров № 1191 от 29 октября 2013 года. “Порядок, в соответствии с которыми публичное лицо арендует недвижимость у частного лица или у общества капитала, и публикует информацию об арендованной и предусмотренной для аренды недвижимой собственности”.
12. Обязательные правила Рижской думы № 34 от 20 декабря 2005 г. “Правила использования и застройки территории Риги”.

Охрана окружающей среды на территории Рижского свободного порта:

1. Закон “Об оценке воздействия на окружающую среду”.
2. Закон “О загрязнении”.
3. Закон об обороте опасных грузов.
4. Закон о землеустройстве.
5. Закон об управлении отходами.
6. Закон “Об особо охраняемых природных территориях”.
7. Закон об охране окружающей среды.
8. Правила Кабинета министров № 18 от 13 января 2015 года “Процедуры оценки воздействия планируемой деятельности на окружающую среду и принятия планируемой деятельности”.
9. Правила Кабинета министров № 264 от 16 марта 2010 г. “Общие правила охраны и использования особо охраняемых природных территорий”.
10. Правила Кабинета министров № 1060 от 15 сентября 2009 года “Правила перемещения и контроля опасных и загрязняющих грузов в портах”.
11. Правила Кабинета Министров № 1082 от 30 ноября 2010 года. “Порядок подачи заявки на загрязняющую деятельность категорий А, В и С и выдачи разрешения на ведение загрязняющей деятельности категорий А и В”.
12. Правила Кабинета министров № 970 от 25 августа 2009 года “Порядок участия общественности в процессе планирования развития”.

Законодательные акты ЕС, регулирующие деятельность портов и управление ими:

1. Регламент (ЕС) № 2017/352 Европейского парламента и Совета от 15 февраля 2017 года, которым создается система предоставления портовых услуг и общие правила финансовой прозрачности порта.
2. Регламент (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года об указаниях Союза по развитию Европейской транспортной сети и которым отменяется Решение № 661/2010 / ЕС.
3. Регламент (ЕС) № 725/2004 Европейского парламента и Совета от 31 марта 2004 г. о повышении безопасности судов и портовых средств.
4. Директива 2005/65 / ЕС Европейского парламента и Совета от 26 октября 2005 года об усилении безопасности портов.

Вышеупомянутый перечень нормативных актов включает в себя только наиболее существенные нормативные акты ЕС, Латвийской Республики и Рижского самоуправления, которые влияют на деятельность УРСП.

1.2. Рамки документов планирования

В таблице № 1 и № 2 дан краткий обзор основных документов планирования политики ЕС и Латвийской Республики, касающихся развития крупных портов Латвии (Рижского свободного порта, Вентспилского свободного порта и Лиенайского порта), с акцентом на развитие Рижского свободного порта.

Таблица № 1

Краткое изложение основных документов планирования политики ЕС

Документ	Период планирования	Цели, задачи и действия, связанные с деятельностью порта
Белая книга ЕС “Дорожная карта к единому европейскому транспортному пространству - на пути к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе”	2011-2050 гг.	<p>Документ планирования долгосрочной транспортной политики ЕС. Транспортная политика ЕС направлена на создание конкурентоспособной и устойчивой транспортной системы к 2050 году.</p> <p>Из определенных критериев к портам относятся следующие:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Оптимизация производительности мультимодальных логистических цепочек, в том числе за счет более широкого использования более энергоэффективных видов транспорта. Несколько из запланированных мер касаются морского транспорта: <ul style="list-style-type: none"> • К 2050 году 50% грузовых перевозок автомобильным транспортом на расстоянии, превышающем 300 км, переместится на железнодорожный или водный транспорт при одновременном развитии необходимой инфраструктуры; • К 2030 году будет создана полностью функционирующая базовая сеть TEN-T (Рижский свободный порт является частью базовой сети TEN-T); • К 2050 году следует обеспечить, чтобы все основные морские порты были надлежащим образом подключены к системе железнодорожных грузоперевозок (участок общего использования Латвийской железной дороги Даугавпилс, Резекне-Рига является частью базовой сети TEN-T) и, по возможности, с системой внутренних водных путей. 2. Повышение эффективности использования транспорта и инфраструктуры с помощью информационных систем и инициатив на рыночной основе (внедрение системы управления воздушным движением, а также систем управления наземными и водными ресурсами, таких как система идентификации и отслеживания судов на удаленных расстояниях (LRIT)).
Стратегия Европейского Союза для региона Балтийского моря 2030	2009-2030гг.	<p>Три основные стратегические цели:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Спасти море; • Объединить регион (к транспортному сектору относится подзадача “Хорошее транспортное сообщение”); • Повысить благосостояние. <p>Важнейшие для Латвии направления сотрудничества (в соответствии с национальной позицией Латвии, утвержденной КМ 18.08.2009 г.), которые имеют отношение к портам:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Скоординированное развитие сети TEN-T и ее соединений с соседними странами ЕС; • Повышение конкурентоспособности логистических услуг; • Обеспечение пропускной способности внешней границы ЕС. <p>Стратегия обеспечения устойчивого развития региона Балтийского моря предусматривает реализацию концепции “зеленого коридора”, которая является важной составной частью транспортной политики этой стратегии.</p>

<p>Сообщение Комиссии “Порты - драйверы роста” (стратегия портов ЕС)</p>	<p>2013-2030</p>	<p>Документ содержит шесть задач, две основные из которых:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Подключение портов к европейской сети. Модернизация государственной поддержки к концу 2013 года. Примечание: 17 июня 2014 года вступил в силу Регламент Комиссии (ЕС) № 651/2014, по которому определенные категории поддержки признаны совместимыми с внутренним рынком, с учетом применения статей 107 и 108 Договора. Этот регламент обуславливает существенное облегчение для строительства портовой инфраструктуры, определяя, что предоставляемое государственное финансирование (государственная поддержка) совместимо с внутренним рынком ЕС и, соответственно, не должно доводиться до сведения Европейской комиссии (ЕК). 2. Привлечение инвестиций в порты. Финансирование ЕС предназначено для инвестиционных проектов в рамках планов развития транспортных коридоров, включая основополагающие принципы развития TEN-T. Приоритет отдается интермодальным проектам, которые способствуют согласованному управлению и развитию инфраструктуры портов, железных дорог и внутренних водных путей.
---	------------------	---

Таблица № 2

Краткое изложение основных документов планирования политики Латвии

Документ	Период планирования	Цели, задачи и действия, связанные с деятельностью порта
<p>Стратегия устойчивого развития Латвии до 2030 года</p>	<p>2010-2030</p>	<p>Основной документ планирования долгосрочной политики страны, охватывающий все отрасли народного хозяйства. К деятельности портов отнесены два приоритета: Приоритет 4 “Инновационная и экоэффективная экономика”; Приоритет 6 “Перспектива пространственного развития”. В контексте развития портов Латвия 2030 предусматривает развитие транспортной инфраструктуры для использования экологически чистого транспорта, но основное внимание уделяется перспективам пространственного развития, способствуя внешней доступности Латвии. Развитие инфраструктуры TEN-T играет существенную роль в улучшении внешней доступности. Развитие такой инфраструктуры позволяет Латвии развиваться в качестве важной транзитной страны между Азией, Россией и ЕС, а также в торговле внутри ЕС между Северной и Восточной Европой.</p>
<p>План национального развития Латвии на 2014-2020 гг.</p>	<p>2014-2020</p>	<p>Основной среднесрочный плановый документ Латвии. Развитие портов входит во второе направление действий “Отличная бизнес-среда” 1-ого приоритета “Развитие народного хозяйства”. 1-ый приоритет направлен на устойчивый рост экономики Латвии с ростом конкурентоспособности на международных рынках. В свою очередь, одна из целей 2-го направления действий заключается в обеспечении международной доступности Латвии. Индикатором достижения цели по 2-го направлению действий, относимым к портам, является увеличение грузооборота в крупных портах Латвии (Рига, Вентспилс и Лиепая).</p> <ul style="list-style-type: none"> • 67,4 миллиона тонн (базовая величина, 2011 год); • 80 миллионов тонн (2014 год); • 98 миллионов тонн (2017 год); • 116 миллионов тонн (2020 год).
<p>Руководство по развитию транспорта в 2014-2020 гг.</p>	<p>2014-2020</p>	<p>Среднесрочный документ по планированию транспортной политики. Целью латвийской транспортной политики является создание конкурентоспособной, устойчивой мультимодальной транспортной системы, обеспечивающей высококачественную мобильность за счет эффективного использования ресурсов, в том числе фонды ЕС. Основной приоритет в области развития портов до 2020 года: поддержание и повышение конкурентоспособности Латвийского транспортного коридора, при сохранении роли латвийской транзитной отрасли в транспортном коридоре Восток-Запад, интеграция в трансконтинентальные мультимодальные транспортные коридоры, предлагая услуги высокой добавленной стоимости, увеличение объема обрабатываемых грузов и привлечение новых грузовых потоков, включая грузы более высокой добавленной стоимости, поддержание стабильной платы за использование инфраструктуры общественного пользования в условиях изменяющегося объема грузовых перевозок, с использованием механизма многолетних контрактов, предусмотренного Законом о железных дорогах.</p>

<p>Программа развития латвийских портов на 2014-2020 гг.</p>	<p>2014-2020</p>	<p>Документ планирования среднесрочного развития, в котором определены цели развития портов Латвии, основные направления деятельности и приоритеты для их достижения. Цель программы - поддерживать и сохранять высокоразвитые латвийские порты, соответствующие международным стандартам, которые успешно интегрированы в единые трансконтинентальные мультимодальные транспортные коридоры, предлагая услуги высокой добавленной стоимости и обеспечивая высокое качество обслуживания пассажиров.</p> <p>Для достижения цели программы развития определены семь направлений деятельности и восемь достижимых результатов, в том числе предусматривая, что объем грузов, обрабатываемых в портах Латвии, является наибольшим среди стран Балтии. Направления действий для достижения цели программы, которые напрямую связаны с развитием Рижского свободного порта:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Содействовать предоставлению услуг более высокой добавленной стоимости и созданию новых рабочих мест, а также созданию благоприятных условий для промышленного развития в индустриальных зонах порта; • Дальнейшее развитие современных портовых комплексов и грузовых терминалов с развитой прилегающей инфраструктурой в портах Латвии, что позволяет обеспечить высококачественные и конкурентоспособные условия производства, обработки, хранения и перевалки грузов; • Обеспечение развития латвийских портов в соответствии с современными требованиями безопасности и охраны окружающей среды, а также максимально дружелюбной городской среды для жителей, проживающих на территориях, прилегающих к портам; • Стимулировать развитие линий по перевозке пассажиров и Ro-Ro грузов, инвестируя в необходимую портовую инфраструктуру и создавая благоприятную политику портовых сборов. <p>Цели и направления деятельности Рижского свободного порта, упомянутые в Программе развития латвийских портов, соответствуют Программе развития Рижского свободного порта на 2009-2018 годы. Цель Рижского Свободного порта - стать ведущим портом в странах Балтии и важным источником экономического процветания в Латвии.</p>
<p>Стратегия устойчивого развития Риги до 2030 года</p>	<p>2014-2030</p>	<p>Документ планирования долгосрочного территориального развития Рижского самоуправления, который включает в себя видение долгосрочного развития самоуправления, стратегические цели, перспективы пространственного развития и приоритеты развития.</p> <p>Развитие Рижского свободного порта включено в IM4 "Рига - всемирно признанная, значительная и конкурентоспособная метрополия Северной Европы".</p> <p>Для достижения долгосрочных целей развития города Риги были определены 19 направлений действий, в том числе 17-е направление развития RV17 "Растущий многопрофильный порт". Подробное описание направлений действий приведено в Программе развития Риги на 2014-2020 годы.</p>
<p>Программа развития Риги на 2014-2020 годы</p>	<p>2014-2020</p>	<p>Документ среднесрочного планирования развития Рижского самоуправления, который устанавливает среднесрочные приоритеты и комплекс мер для достижения целей, определенных в Стратегии устойчивого развития Риги до 2030 года. Ожидаемые значения четвертой долгосрочной цели на 2020 год, которые касаются работы Рижского свободного порта:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Пассажирооборот в Рижском порту 1,5 млн в год; • Грузооборот в Рижском порту 49 млн тонн в год. <p>Приоритеты 17-го направления деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Развитие портовой инфраструктуры; • Продвижение имиджа порта; • Покрытая перевалка угля; • Сотрудничество в международном масштабе относительно развития порта и содействию занятости. <p>Для реализации вышеупомянутых приоритетов определены следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Увеличение пропускной способности судовых маршрутов и связанной с этим инфраструктуры; • Способствование развитию портовых предприятий; • Способствование развитию промышленных и логистических центров в районе Свободного порта; • Продвижение возможностей Рижского свободного порта на международном уровне; • Сотрудничество с припортовыми районами.

1.3. Порядок реализации и обновления Программы развития Рижского свободного порта на 2019-2028 годы

Программа 2019-2028 подготовлена на срок десять лет, и на основе Характеристик Рижского Свободного порта, Анализа рынка, Прогнозов грузооборота, а также *SWOT-анализа* в ней определена стратегия развития Рижского свободного порта, при выдвижении стратегических целей и разработке Стратегического плана действий.

Стратегический план действий определяет ключевые действия, которые должны быть приоритетными для достижения стратегических целей. Для того, чтобы детально определить необходимые действия, график их выполнения и необходимые ресурсы, УРСП разработает отдельные среднесрочные Планы действий.

Первый План действий будет подготовлен в 2019 году сроком на четыре года (2019-2022 гг.). В *Программе 2019-2028* определен ряд новых направлений деятельности для УРСП, что потребует подготовительного периода для планирования деятельности. Кроме того, новый *ПТР 2030* вступит в силу в 2019 году, что может внести изменения в аспекты, связанные с использованием территории Рижского свободного порта, и потребует соответствующего согласования *Программы 2019-2028*. Следующие два Плана действий будут подготовлены на трехлетние периоды, таким образом охватив весь период действия *Программы 2019-2028*.

Рисунок № 2

Порядок внедрения Программы 2019-2028



* Согласование с Национальным планом развития, Руководством по развитию транспорта, Программой развития латвийских портов, Программой развития Риги

В рамках каждого *Плана действий* будет подготовлен соответствующий *План финансирования*, который будет включать стоимость действий, источники финансирования, а также информацию об экономическом обосновании инвестиций. В 2022 и 2025 гг., в ходе подготовки *Плана действий* на следующий период, будет проведена оценка реализации *Программы 2019-2028* и, при необходимости, *Программа 2019-2028* будет обновлена.

Во время разработки *Планов действий*, УРСП также будет оценивать другие документы планирования государственного и муниципального уровня, которые непосредственно относятся к Рижскому свободному порту и которые будут обновляться или разрабатываться в течение срока действия *Программы 2019-2028*, включая План национального развития Латвии (настоящий документ действует с 2014 года по 2020 год), Руководство по развитию латвийского транспорта (2014-2020 гг.), Программа развития латвийских портов (2014-2020 гг.) и Программа развития Риги (2014-2020 гг.). Упомянутые документы планирования на будущие периоды деятельности могут включать условия, которые потребуют обновления отдельных стратегических целей *Программы 2019-2028* или направлений деятельности. При выявлении такой необходимости, в *Программе 2019-2028* будут внесены соответствующие изменения.

1.4. Процесс разработки Программы развития Рижского свободного порта на 2019-2028 годы

Программа 2019-2028 разработана в 2018 году. *Программа 2019-2028* была разработана рабочей группой УРСП в сотрудничестве с отраслевыми экспертами и консультантами, в том числе:

- Эксперты транспортной отрасли Port of Rotterdam International (консультационная структурная единица Роттердамского порта) провели анализ рынка и разработали прогноз грузовых потоков Рижского свободного порта на ближайшие 10 лет (с долгосрочной перспективой на 20 лет);
- Консультанты ООО “Grant Thornton Baltic” в сотрудничестве с рабочей группой УРСП разработали *Программу 2019-2028*, а также привлекли местных экспертов ООО “Ardenis”, ЗАВ “Nordic Legal”, ООО “Firma L4” и организовали и управляли их работой в рамках разработки *Программы 2019-2028*.

В ходе разработки *Программы 2019-2028* был проведен всесторонний анализ деятельности УРСП и Рижского свободного порта, а также обобщены показатели эффективности деятельности, проведены интервью с ответственными специалистами УРСП и представителями предприятий Рижского свободного порта, организованы собрания “мозгового штурма” с консультантом и представителями рабочей группы УРСП, составлен отчет о нормативных актах, влияющих на деятельность Рижского свободного порта и о документах планирования политики ЕС, Латвийской Республики и Рижского городского самоуправления, обобщены результативные показатели выполнения *Программы 2009-2018*, проведен анализ рынка и составлен прогноз грузопотоков на ближайшие 10 лет, определена миссия, видение и стратегические цели УРСП, разработан Стратегический план действий по их достижению, а также подготовлен Стратегический финансовый план.

В ходе разработки *Программы 2019-2028* были проведены следующие исследования, которые содержат выводы и рекомендации, обосновывающие *Программу 2019-2028*:

Riga Development Plan Update. Market Analysis and Scenario Forecasts (POR, 2018);

Обзор состояния окружающей среды и природоохранных мероприятий в Рижском свободном порту в связи с разработкой Программы развития Свободного порта (ООО “Firma L4”, 2018).



2. Реализация Программы развития Рижского свободного порта на 2009-2018 годы

Программа 2009-2018 была утверждена 19 мая 2009 года. Стратегические цели программы, основные результативные показатели и главные результаты, достигнутые за период с 2009 по 2017 год, обобщены в таблице № 3.

Таблица № 3

Отчет о реализации стратегических целей Программы 2009-2018 за период с 2009 по 2017 год

Стратегическая цель	Основные результативные показатели	Основные достигнутые результаты
СЦ 1: Организовать работу порта в соответствии с нормативными актами Латвийской Республики	<ul style="list-style-type: none"> Разработана нормативная база Рижского свободного порта. Деятельность Управления Рижского свободного порта соответствует требованиям стандарта качества и управления окружающей средой. 	<ul style="list-style-type: none"> Управление Рижского свободного порта сертифицировано в соответствии со стандартом управления качеством ISO 9001 и стандартом управления окружающей средой ISO 14001. В Управлении Рижского свободного порта внедрены электронные системы для процессов документооборота и управления (ELDIS, OCEM, HORIZON, единая система пропусков и т. д.). Внедрены решения для обмена информацией с портовыми предприятиями (ежегодное анкетирование, ежемесячные статистические отчеты и т. д.).
СЦ 2: Обеспечить конкурентоспособную и прозрачную тарифную политику, а также максимальное получение доходов при сохранении конкурентоспособности тарифов на рынке	<ul style="list-style-type: none"> Сравнительная оценка сборов рижского порта с другими портами на восточном побережье Балтийского моря. Пропорциональное увеличение доходов от аренды земли и недвижимости по сравнению с размером доходов от портовых сборов. 	<ul style="list-style-type: none"> Портовые сборы, применяемые в Рижском порту, конкурентоспособны по сравнению со сборами других портов восточного побережья Балтийского моря; за период действия Программы развития портовые сборы были увеличены только один раз. Были разработаны методы взимания платы за все услуги, предоставляемые УРСП, что гарантирует применение единых принципов ко всем клиентам
СЦ 3: Обеспечить клиентов Рижского свободного порта инфраструктурой автодорожных, железнодорожных и водных путей	<ul style="list-style-type: none"> Параметры судоходного канала обеспечивают безопасное обслуживание входящих судов в Рижском порту. Пропускная способность инфраструктуры порта соответствует размеру обслуживаемого грузопотока. 	<p>Наиболее значимые проекты, реализованные в течение периода Программы развития Рижского свободного порта на 2009-2018 годы:</p> <ul style="list-style-type: none"> Развитие инфраструктуры на острове Криеву для переноса деятельности порта из центра города (создание территории, укрепление берегов, четыре причала 1,2 км, автодорожные подъездные пути 5,2 км, железнодорожные подъездные пути 11,0 км, инженерные сети и административные здания). Углубление судоходного канала порта и реконструкция входного канала для захода в Рижский порт (основная линия Даугавгрива-Ринужи углублена до 16,0 м; Мангальская районная основная линия до 15,5 м; основная линия Мангали-Белая Церковь до 14,5 м; входная зона пассажирского порта до 10,5 м). Модернизация железнодорожного парка "Кундзиньсала", строительство автодорожных и железнодорожных подъездных путей к территориям терминалов на Кундзинсале. Разработка технического проекта реконструкции восточного и западного мола порта. Построено 11 новых причалов (УРСП и стивидоры) общей протяженностью 2,5 км.
СЦ 4: Увеличить грузооборот и число пассажиров в порту за счет увеличения доли рынка порта в общем грузообороте портов региона Балтийского моря	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение мощностей перевалки различных типов грузов. Увеличение грузооборота и пассажирооборота. 	<ul style="list-style-type: none"> Общая перевалочная мощность портовых терминалов увеличилась с 45 млн тонн в 2009 году до 63 млн тонн в 2018 году. Грузооборот порта с 2009 года возрос в среднем на 1,8% в год (с учетом прогноза грузооборота на 2018 год) и превышает прогноз осторожного сценария, включенного в Программу 2009-2018. Число пассажиров, обслуживаемых в порту, увеличилось в среднем на 6,5% в год с 2009 года. Имея долю рынка в размере 24%, Рижский свободный порт в 2017 году стал вторым по величине портом в странах Балтии после Клайпедского порта. Рижский свободный порт сохраняет статус пятого по величине порта в регионе (Восточный берег Балтийского моря) с долей рынка 8,1% в 2017 году. Рига - второй по величине сухогрузный порт в регионе, после порта Усть-Луга в России. В сегменте контейнерных грузов доля Рижского порта в регионе Восточного побережья Балтийского моря увеличилась с 6,4% (2009 г.) до 9,8% (2017 г.).
СЦ 5: Гарантировать безопасный вход / выход судов (в том числе типа Рапатах и больших размеров), уменьшая количество несчастных случаев, связанных с судоходством	<ul style="list-style-type: none"> Созданы соответствующие навигационные средства для обеспечения защиты людей и окружающей среды при работе с плавучими средствами в ограниченной акватории порта. Количество и доля судов Рапатах и более крупных, заходящих в порт. Число несчастных случаев, связанных с судоходством. 	<ul style="list-style-type: none"> Навигационное оборудование в порту соответствует международным требованиям и соответствует требованиям безопасного обслуживания судов. В течение отчетного периода модернизировано оборудование Центра управления движением судов (ЦУДС) (портативное оборудование для судовых лоцманов, ИТ-решения для моделирования движения судов и моделирования гидродинамического потока и т. д.). Доля Рапатах и более крупных грузовых судов (DWT > 60 000 т), заходящих в порт, увеличилась с 2,8% (в 2009 г.) до 5,6% в 2017 г. За период с 2015 по 2017 г. в среднем зарегистрирован один несчастный случай в год, связанный с судоходством, однако их причиной не являлось несоответствие портовой инфраструктуры или услуг.

<p>СЦ 6: Создать безопасную среду в порту, укрепить доверие клиентов к безопасности порта, гарантировать защиту портовой инфраструктуры и предоставлять качественные услуги в порту и его акватории</p>	<ul style="list-style-type: none"> Установлены системы безопасности. Проведение инспекций терминалов по перевалке опасных и загрязняющих грузов и частных причалов. Обеспечение соблюдения правил пожарной безопасности и гражданской защиты в порту. 	<ul style="list-style-type: none"> В 2011 году была создана Портовая полиция, которая была определена учреждением по охране Управления Рижского свободного порта в соответствии с требованиями Директивы 2005/65 / ЕС Европейского Парламента и Совета от 26 октября 2005 года "О повышении безопасности портов". В 2018 году была создана Служба внутренней безопасности порта для надзора за соблюдением требований Международного кодекса по охране судов и портовых средств (кодекс ОСПС). Структурные подразделения Управления Рижского свободного порта обеспечивают регулярное наблюдение за территорией, контроль за перемещением людей и транспортных средств, мониторинг перемещения опасных грузов, контроль за движением судов, контроль за соответствием терминалов и причалов и прочую деятельность.
<p>СЦ 7: Уменьшить негативное воздействие от деятельности порта и от реализации новых проектов развития на окружающую среду</p>	<ul style="list-style-type: none"> Количество мест контроля и мониторинга рисков на территории порта. Сохранено биоразнообразие и обеспечена компенсация потерь. 	<ul style="list-style-type: none"> В районе порта имеется четыре пылесборочные станции (частицы РМ10), в том числе две на острове Криеву и три станции мониторинга летучих органических соединений. В сеть мониторинга подземных вод включено 20 новых участков. Установлено семь детекторов для определения загрязнения зон акватории. В 2011 году был создан Отдел портовой полиции по ликвидации последствий аварий в порту), которое контролирует и осуществляет надзор за устранением последствий загрязнения. В 2017 году был завершен проект "Санация исторически загрязненных участков на территории Саркандаугавы", реализованный в рамках Программы сотрудничества Латвии и Швейцарии. Разработка дренажного проекта для жилого района в Кундзинсале. В 2015 году введена в эксплуатацию антишумовая стена между жилым районом Кундзиньсала и железной дорогой. Регулярный мониторинг гнездящихся водоплавающих птиц в заповеднике "Кремери", на "Милестибас салиня" и острове Журкусала, мероприятия по улучшению среды обитания в заповеднике "Кремери".
<p>СЦ 8: Укрепление порта как социально ответственного учреждения</p>	<ul style="list-style-type: none"> Число мероприятий, организованных и поддерживаемых Управлением Рижского свободного порта для жителей города. Число образовательных мероприятий, организованных и поддерживаемых Управлением Рижского свободного порта. 	<ul style="list-style-type: none"> В рамках Маркетинговой стратегии Рижского свободного порта на 2017-2019 гг. в 2017 году были разработаны Политика корпоративной социальной ответственности Управления Рижского свободного порта, Политика коммуникации и Стратегия социальных сетей, которые формируют структуру позиционирования, направлений, контента и сообщений для действий, проводимых УРСП в отношении коммуникации и сотрудничества со СМИ, латвийским обществом, жителями Риги и окрестностей порта, общественными организациями и др. целевой аудиторией. Увеличился объем информации в средствах массовой информации об актуальной деятельности УРСП и порта (6100 статей / сюжетов в 2017 году). Профиль порта на веб-сайте социальной сети Facebook стал стабильной платформой для обмена информацией (число качественных подписчиков увеличилось до 1600 за два года с момента создания профиля). Улучшение процесса коммуникации, регулярное сотрудничество с обществами и неправительственными организациями окрестностей порта (Вецмилгравис, Саркандаугава, Мангалсала, Кундзиньсала), включая совместное участие в "Большом субботнике". Поддержка важных социальных, образовательных, культурных и спортивных мероприятий ("Гордость Латвии", "Праздник порта", конкурс для школьников и студентов "Порт для города" и т. д.).
<p>СЦ 9: Привлечь новых клиентов в Рижский свободный порт для перевалки всех типов грузов, а также поддерживать и развивать узнаваемость и позитивный образ Рижского свободного порта</p>	<ul style="list-style-type: none"> Улучшение имиджа Рижского свободного порта и Управления Рижского свободного порта, повышение осведомленности населения. Рижский порт представлен на значительных отраслевых событиях и в отраслевых организациях на латвийском и международном уровне. Количество новых проектов и новых предприятий в Рижском порту. Регулярные публикации о деятельности порта в латвийских и международных СМИ. Актуальная информация о деятельности порта публикуется на веб-сайте. 	<ul style="list-style-type: none"> В 2013 году была разработана Маркетинговая стратегия Рижского Свободного порта, которая определяет рамки маркетинговой деятельности, осуществляемой Управлением Рижского Свободного порта. Маркетинговая стратегия обновляется каждые три года, текущая версия действует с 2017 по 2019 год. УРСП осуществляет внешнюю маркетинговую деятельность в тесном сотрудничестве с портовыми предприятиями. Каждый год Рижский свободный порт представлен на наиболее крупных выставках (10-12) в области грузовых перевозок, логистики, а также круизной индустрии, предоставляя актуальную информацию о портовых услугах. Обеспечены информационные материалы Рижского свободного порта (печатные, электронные, аудио, видео и т. д.) в единой визуальной идентификации, они доступны партнерам по сотрудничеству, портовым компаниям, посольствам, государственным и муниципальным учреждениям и другим заинтересованным лицам. В порту начали работу три новых предприятия: <ul style="list-style-type: none"> Терминал для обработки и кратковременного хранения минеральных удобрений ООО "Riga fertilizer terminal" (2013 г.); Создан многофункциональный терминал для сыпучих грузов (пищевых и непродовольственных) ООО "Riga Bulk Terminal" для обслуживания экспортных и импортных грузов на Кундзинсале (2014 г.); Логистический центр высокостеллажного складского типа для хранения и сортировки грузов ООО TFS Trans на Кундзиньсале (2017г.) В 2015 году при исследовании имиджа "Рижского свободного порта", Рижский свободный порт получил положительные оценки на всех позициях характеристики имиджа порта.

Источник: УРСП

3. Характеристика Рижского свободного порта

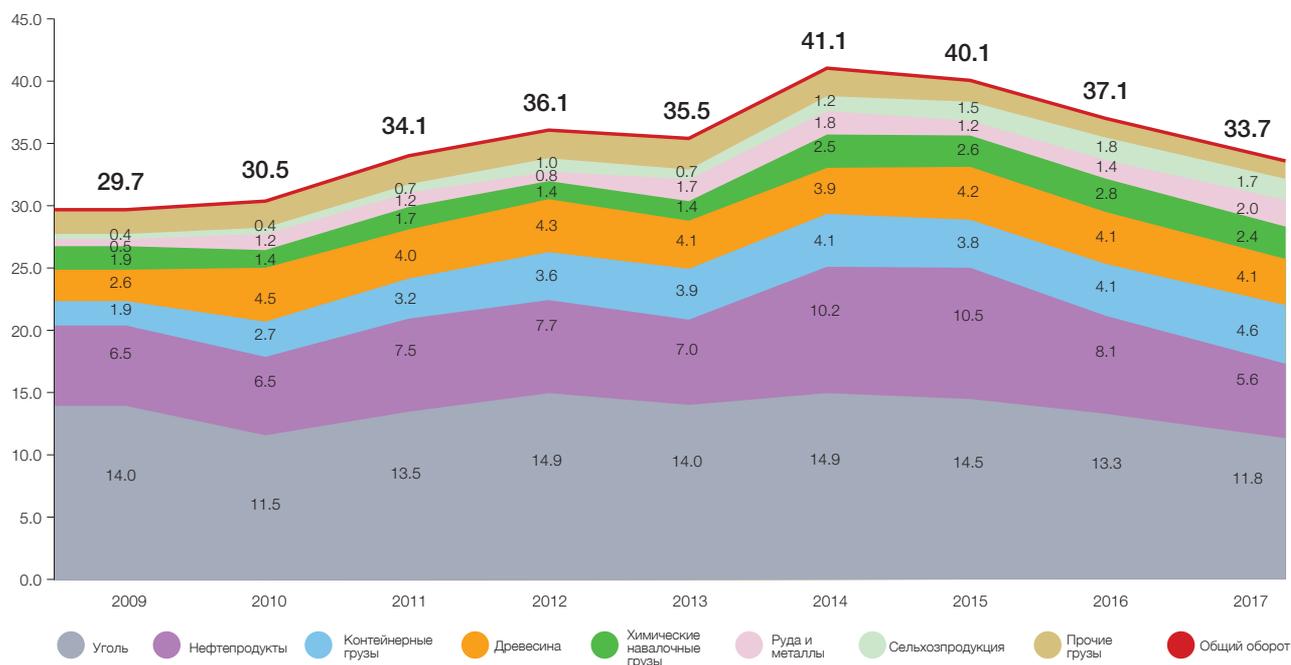
3.1. Обзор хозяйственной деятельности Рижского свободного порта

3.1.1. Грузооборот

Рига - многофункциональный порт, где обрабатываются все виды грузов. Крупнейшими по объему видами грузов за последние 10 лет являются уголь, нефтепродукты, контейнерные грузы, различные лесоматериалы, химические навалочные грузы, металлические грузы, сельскохозяйственная продукция, а также строительные материалы и грузы Ro-Ro. В период действия Программы 2009-2018 показатели грузооборота порта были разными. В период с 2009 по 2014 год общий объем переваленных в порту грузов постепенно увеличивался, достигнув 41,1 млн тонн в 2014 году (самый большой грузооборот в истории Рижского свободного порта). С 2015 года, при уменьшении транзита энергоресурсов, общий объем переваленных грузов в порту уменьшился (см. рисунок № 3). В целом за период с 2009 по 2017 год грузооборот увеличился в среднем на 1,5% в год, превысив минимальный прогноз грузооборота за этот период, указанный в Программе 2009-2018.

Рисунок № 3

Грузооборот Рижского свободного порта (млн тонн) в период действия Программы 2009-2018



Источник: УРСР

В период действия Программы 2009-2018 структура грузов, переваленных в Рижском свободном порту, изменилась. Доля угля и нефтепродуктов снизилась и в 2017 году составила половину (52%) от общего оборота (69% в 2009 году). В то же время доля контейнерных грузов возросла до 14% в 2017 году (6% в 2009 году), увеличилась также доля сельскохозяйственной продукции (с 1,2% в 2009 году до 4% в 2017 году) и доля металлических грузов (с 1,7% в 2009 году до 6% в 2017 году).

Транзитные грузы в период действия Программы 2009-2018 составляли 75-80% от общего объема грузов Рижского свободного порта, но их доля в последние годы сократилась. Рижский свободный порт, в основном, обслуживает грузы, отправляемые морским транспортом, которые в период с 2009 по 2017 год составлял 85-90% от общего грузооборота.

Общая перевалочная мощность терминалов Рижского свободного порта составляет 63 млн тонн в год, и свободные мощности имеются во всех сегментах грузов (см. Таблицу № 4).

Таблица № 4

Перевалочная мощность терминалов Рижского свободного порта (млн тонн в год) и загрузенность (%) по сегментам грузов в 2017 году

Сегмент грузов	Перевалочная мощность	Грузооборот	Загруженность (%)
Навалочные грузы	35	21	60 %
Наливные грузы	14	6	43 %
Генеральные грузы	6	2	33 %
Контейнерные грузы	8	5	63 %
Всего	63	34	54 %

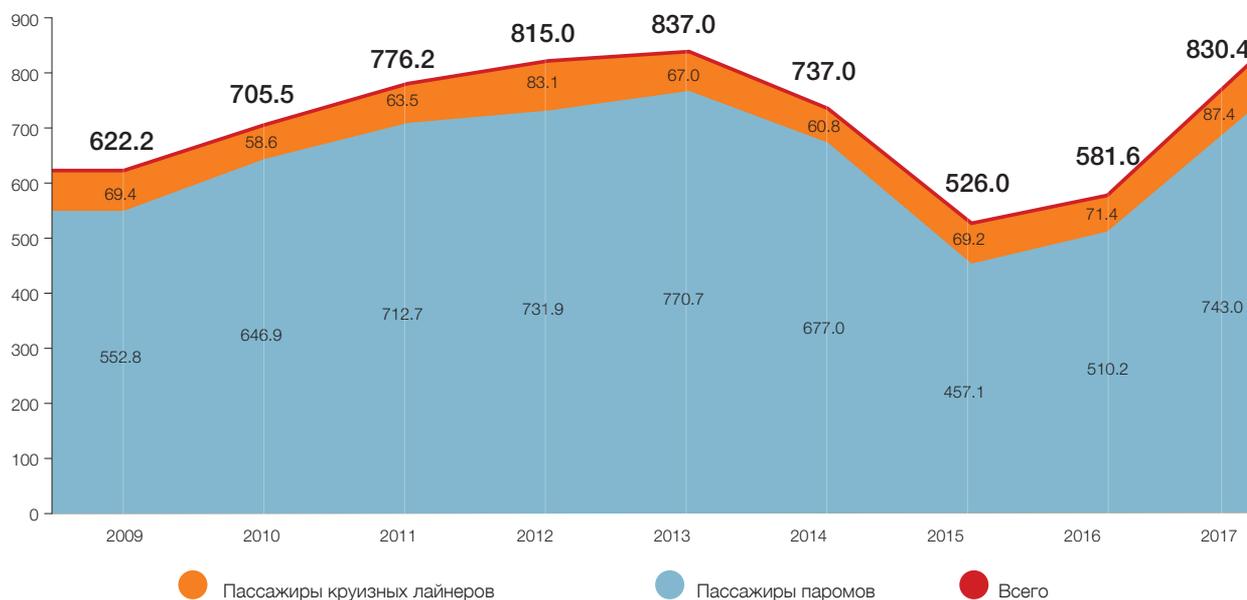
Источник: УРСП

3.1.2. Пассажирские перевозки

Число пассажиров, обслуженных в Рижском свободном порту в 2017 году, составило 830,4 тысяч человек. (см. рисунок № 4). 90% из них составляют пассажиры паромов. С 2011 года регулярные перевозки в Рижском Свободном порту предлагает одна паромная линия, по маршруту Рига-Стокгольм, по которому в 2018 году перевозки обеспечиваются двумя паромами.

Рисунок № 4

Число пассажиров, обслуженных в Рижском свободном порту (тыс. пассажиров) в 2009-2017 году



* Снижение числа пассажиров в 2014-2016 гг. связано с сокращением количества паромов на маршруте
Источник: УРСП

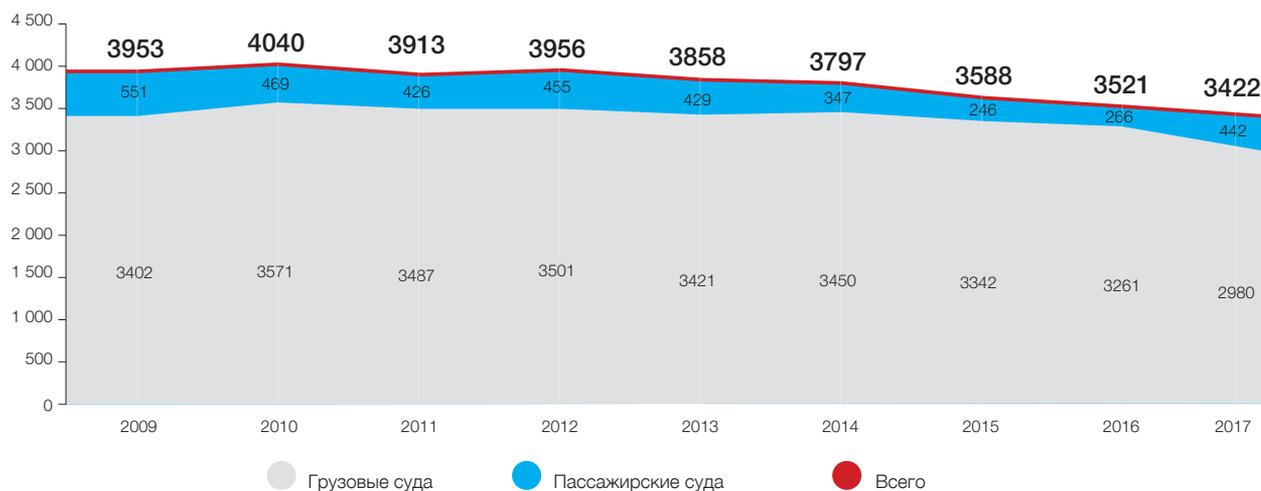
Круизные туристы прибывают в Ригу из более чем 100 стран мира. Круизный бизнес характеризуется цикличностью, что соответственно сказалось на количестве круизных лайнеров и пассажиров в Рижском свободном порту в период с 2009 по 2017 год. В 2017 году в порт вошли 86 круизных лайнеров, которые доставили в Ригу 87,4 тысяч круизных туристов. Это наибольшее число круизных пассажиров за последние 10 лет. Рижский свободный порт в настоящее время включен в круизные маршруты как один из пунктов остановки круизных маршрутов по Балтийскому морю, но он не является начальным/ конечным портом круизных путешествий.

3.1.3. Движение судов

В период с 2009 по 2016 год ежегодно обслуживалось более 3500 судов (см. рисунок № 5), однако количество торговых судов сократилось (в 2017 году было обслужено 3 422 судна). Отчасти это можно объяснить увеличением валовой вместимости судов, поскольку количество грузовых судов в отчетном периоде уменьшалось в среднем на 1,1% в год, в то же время средний тоннаж (GT) судов увеличивался во всех группах судов (кроме танкеров).

Рисунок № 5

Число грузовых и пассажирских судов, обслуживаемых в Рижском свободном порту в 2009-2017 гг.



Источник: УРСП

Углубление судоходного канала, а также строительство двух глубоководных свайных причалов, у которых производится дополнительная загрузка судов, позволили войти в Ригу более крупным судам. За отчетный период удельный вес крупнотоннажных грузовых судов (с GT более 50 000 тонн) удвоился, и в 2017 году он составлял 7,2% от всех грузовых судов, обслуживаемых в порту.

Более 500 грузовых судов ежегодно прибывает в порт в рамках регулярных линий контейнерных перевозок. В 2018 году в Рижском Свободном порту работает 7 регулярных линий контейнерных перевозок (Containerships, Hapag Lloyd AG, Maersk / Seago Line, Mediterranean Shipping Company (MSC), Unifeeder, Poland Finland Express-2 (COSCO) и X-Press Container Lines). В линейном судоходстве Рижский свободный порт имеет региональное значение, поскольку грузы перевозятся только в пределах Балтийского моря и Центральной Европы, совершая морские перевозки на коротком расстоянии (местное сообщение) и фидерные перевозки.

3.2. Территория порта и ее использование

Территория Рижского Свободного порта занимает 6 348 га, в том числе 1 962 га (31%) — земля, а 4 386 га (69%) — акватория порта и внешний рейд.

Большинство используемых в настоящее время территорий Рижского свободного порта расположены на правом берегу Даугавы, где осуществляются перевалка, обработка и хранение всех видов грузов, а также производственная деятельность (судостроение и ремонт, переработка рыбы и т. д.). Ближе к центру города - в окрестностях Экспортоста и Андрейсала - осуществляется также перевалка грузов за пределами Рижского свободного порта; на Андрейсале расположен единственный специализированный терминал обслуживания пассажирских судов. Портовые предприятия, работающие на правом берегу Даугавы, обеспечивают около 90% от общего грузооборота порта.

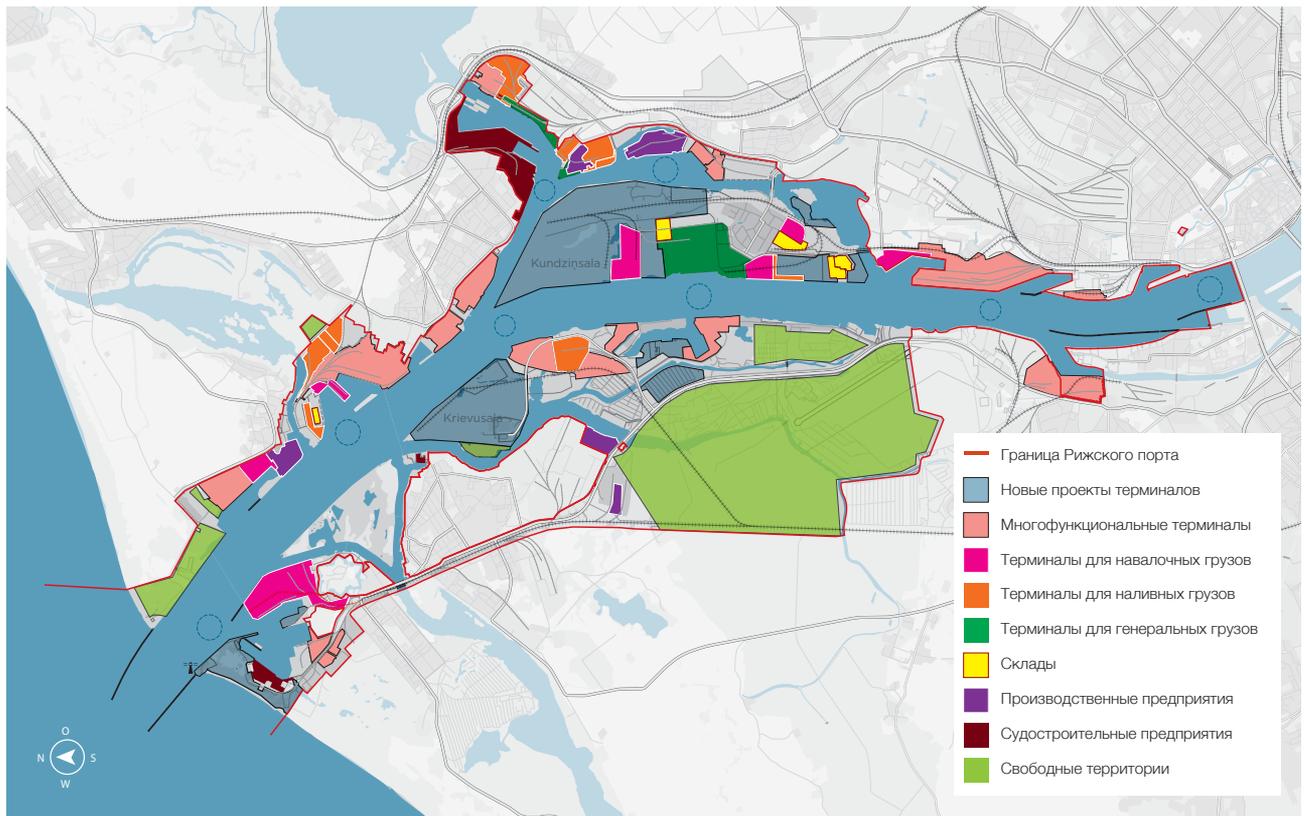
На настоящий момент на левом берегу Даугавы находится относительно небольшая часть активно используемых территорий Рижского свободного порта. В период действия Программы 2009-2018 значительное развитие произошло на острове Криеву, где УРСП реализовал инвестиционный проект «Развитие инфраструктуры на острове Криеву для

переноса портовой деятельности из центра города», создав базовую инфраструктуру многофункциональных сухогрузных терминалов. В результате реализации проекта в 2019 году планируется перенести перевалку угля с Экспортосты на остров Криеву, а также прекратить перевалку грузов на Андрейсале.

На территории Рижского свободного порта также действует несколько промышленных предприятий (Саркандаугава, Яунмилгравис, Даудерсала, Вецмилгравис, Мангали, Болдерая), в свою очередь, на некоторых относительно небольших территориях располагаются причалы для яхт - на Кипсале, Андрейсале, Болдерае и Мангальсале (см. рисунок № 6).

Рисунок № 6

Настоящее использование территории Рижского свободного порта (разбивка по типам терминалов и прочих арендаторов)



Источник: УРСП

В Рижском Свободном порту есть территории, которые невозможно использовать для выполнения портовых функций - особо охраняемые природные территории (природный заповедник “Кремери” и природный заповедник “Пиенюра”, заповедная зона “Милестибас салиня”), а также исторические здания “Форт Кометы” в Мангальсале и Даугавгриве. Также в порту есть территории, которые не используются в хозяйственной деятельности - огороды в Волиери и Бекермуйже, а также территории малоэтажной жилой застройки на Кундзинсале, в Волиери и Мангальсале. Природные заповедники занимают ~75 га, а жилые районы – ~45 га земли в порту. Рижский свободный порт расположен в городе, поэтому он граничит с жилыми районами во многих местах. Важным аспектом деятельности УРСП и портовых предприятий является снижение влияния хозяйственной деятельности порта на население в окрестностях порта и окружающую среду.

В Рижском свободном порту (в основном, на левом берегу Даугавы) имеются большие площади не сданной в аренду земли (на лугах Спилве, в Волиери, Бекермуйже и Мангальсале), однако ее использование для ведения хозяйственной деятельности связано с крупными инвестициями как для подготовки территорий (включая инженерно-техническую подготовку территории, построение транспортной и коммуникационной инфраструктуры), так и для упорядочения юридических аспектов (например, на части территории находятся огороды).

Исторически для Рижского свободного порта не характерно зонирование по типу использования - терминалы для наливных грузов, навалочных грузов, генеральных грузов и производственные предприятия не расположены вместе, а рассредоточены в разных портовых районах на обоих берегах Даугавы. Кроме того, большая часть предприятий классифицируются как многофункциональные грузовые терминалы, пригодные для перевалки различных грузов.

3.3 Инфраструктура в собственности и владении УРСП

3.3.1. Гидротехнические сооружения

Во владении УРСП имеется комплекс гидротехнических сооружений (в том числе молы, защитные дамбы, береговые укрепления, причалы, и т. д.), которые обеспечивают обслуживание судов в Рижском свободном порту. Дамбы, причалы и береговые укрепления, имеющиеся в акватории Даугавы, образуют единую систему укрепления берегов. Требования к безопасности судоходства выполняются в соответствии с Правилами Рижского свободного порта, которые предусматривают условия для гидротехнических сооружений в акватории с точки зрения безопасности судоходства и навигации.

Молы

Восточный мол и Западный мол образуют ворота Рижского свободного порта. Длина Западного мола составляет 866 м, в свою очередь, длина Восточного мола (включая береговую дамбу) - 2 214 м. Принимая во внимание возраст и износ молов, необходима реконструкция обоих молов. К настоящему времени проведены технические, геологические, а также топографические исследования и разработаны технические проекты реконструкции Восточного и Западного молов.

Причалы

В Рижском свободном порту имеется 120 причалов для перевалки грузов (включая 86 причалов, находящихся в собственности или во владении УРСП, и 34 частных причала), а также шесть причалов для плавсредств небольших размеров и яхт (в том числе два, находящихся в собственности или во владении УРСП, и четыре частных). Кроме того, 7 причалов закрыты для навигации из-за их плохого технического состояния. Общая длина причалов, предусмотренных для перевалки грузов, составляет 18,17 км. В порту могут обслуживаться суда максимальной длиной до 300-320 м, максимальная осадка судна у причала составляет 15 м (причал ZO-18).

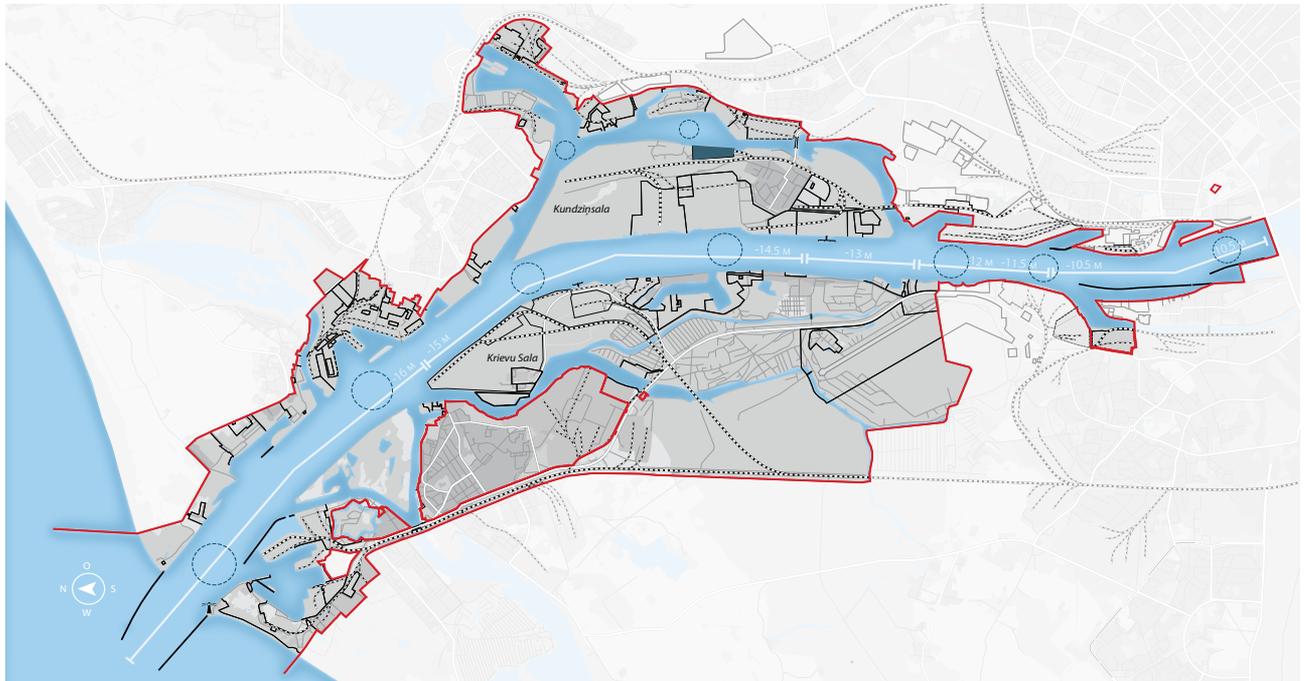
Инвестиции в развитие причальной инфраструктуры осуществляются как портовыми предприятиями, так и УРСП. Всего за период действия Программы 2009-2018 построено 11 новых причалов (общей длиной 2 536 м), в том числе два глубоководных свайных причала, используемые для дополнительной загрузки судов. В настоящее время несколько причалов находятся в плохом техническом состоянии и требуют капитального ремонта или реконструкции. Тем не менее, финансирования, доступного УРСП для поддержания причальной инфраструктуры, недостаточно.

Судоходный канал

Длина главного судоходного канала Рижского свободного порта от приемного буя "В" (на внешнем рейде порта в Рижском заливе) до Вантового моста составляет 20,85 км, а ширина канала - 100 м. В акватории порта навигация осуществляется также по Саркандаугавскому каналу и Милгравскому каналу, где ширина канала составляет до 80 метров. В период действия Программы 2009-2018 УРСП инвестировал средства как в углубление главного судоходного канала, так и в дноуглубительные работы на подходах к отдельным причалам: фарватер Даугавгрива - Ринужи углублен до -16,0 м, фарватер в районе Мангали углублен до -15,5 м; фарватер Мангали - Белая Церковь углублен до -14,5 м, а зона подхода Пассажирского порта до -10,5 м. Карта глубин главного судоходного канала показана на рисунке № 7.

Рисунок № 7

Глубины главного судоходного канала



Источник: УРСР

Осадка судов в разных районах порта различается в зависимости от глубины главного судоходного канала (см. рисунок № 7 и таблицу № 5).

Таблица № 5

Характеристики судоходных каналов Рижского свободного порта

Зона судоходного канала в порту	Максимальная осадка судна (м)
От приемного буя "В" до бассейна разворота Ринужи	-16.0
От бассейна разворота Ринужи до причала KS-29	-13.2
От причала KS-29 до причала EO-14	-12.3
От EO-14 до входа в бассейн Экспортосты	-10.1
От входа в бассейн Экспортосты до МК-4	-8.5
В протоке Милгравис	-9.0
В протоке Саркандаугава до причала SD-3	-9.0

Источник: УРСР

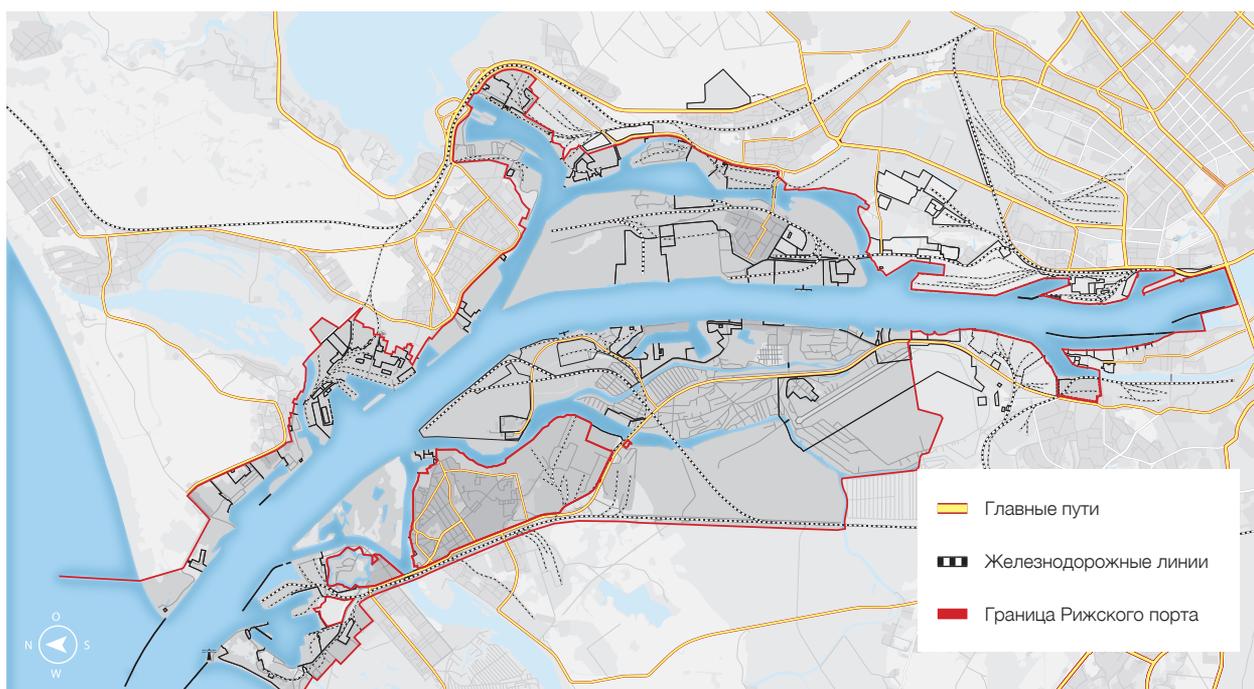
3.3.2. Наземные транспортные сети и другая инфраструктура

Наземную инфраструктуру в порту составляют: транспортные сети, инженерно-технические сети (инфраструктура электроснабжения, водоснабжения и канализации, газоснабжения, сети связи и т. д.), а также инфраструктура безопасности (включая барьеры, инфраструктуру системы доступа, систему видеонаблюдения и т. д.).

Грузовые перевозки осуществляются по железной дороге и автотранспортом с использованием Рижской городской транспортной сети (см. рисунок № 8). Более того, железнодорожная инфраструктура обслуживает около 70% от всего грузооборота Рижского свободного порта. Между тем, доставка грузов до терминалов автотранспортом в нескольких припортовых районах города затрудняется из-за высокой интенсивности движения и низкой пропускной способности улиц.

Рисунок № 8

Транспортная сеть Рижского свободного порта и связь с городской транспортной инфраструктурой (схема)



Источник: УРСР

Железная дорога

Железнодорожная инфраструктура обеспечивает грузовые перевозки в следующие портовые районы: на правом берегу Даугавы до Экспортосты, Кундзиньсалы, Саркандаугавы, Вецмилгрависа и Ринужи, а на левом берегу - до острова Криеву, Болдераи и Даугавгривы.

В период действия Программы 2009-2018 УРСР обеспечило развитие железнодорожной инфраструктуры на острове Криеву (построены подъездные пути протяженностью 11 км, железнодорожный парк острова Криеву и вся связанная с этим инфраструктура) и на Кундзиньсале (проложены новые подъездные пути и модернизирован железнодорожный парк Кундзиньсала). В отчетный период инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры вкладывали также портовые предприятия.

Пропускная способность железнодорожной инфраструктуры по портовым районам следующая:

В направлении Экспортосты и Кундзиньсалы ~20 млн тонн в год;

Общая мощность железнодорожных станций Мангали и Зиельблазма составляет ~18 млн тонн в год;

В направлении Даугавгривы мощность железнодорожной станции Болдерая составляет ~5 млн тонн в год;

Пропускная способность недавно построенной железнодорожной станции на острове Криеву составляет 20 млн тонн в год.

Автодороги

Уличную и дорожную сеть на территории порта формируют как городские улицы, так и дороги, находящиеся в собственности УРСП и предприятий. В период действия Программы 2009-2018 интенсивно развивалась дорожная инфраструктура в двух портовых районах - на острове Криеву (реконструирована улица Зила, подведены подъездные пути к терминалам) и Кундзиньсала (подъездные пути к терминалам).

УРСП осуществляет реализацию проекта путепровода через Саркандаугаву от улицы Твайка до Кундзиньсалы, который предусматривает строительство путепровода и связанной с ними инфраструктуры (эстакады, съезды, подключение к существующей транспортной инфраструктуре, инженерно-технические коммуникации и т.д.). Реализация проекта началась в 2017 году и его претворение в жизнь планируется к 2023 году. Новая транспортная развязка позволит значительно улучшить грузовые перевозки автотранспортом в/из Кундзиньсалы при условии, что Рижское самоуправление построит путепровод через железнодорожную линию Рига-Скулте и проведет реконструкцию улицы Твайка.

3.3.3. Инфраструктура перевалки грузов

Услуги по перевалке и хранению грузов в Рижском свободном порту предоставляют 34 стивидорных компании и 9 складских предприятий. Сводка показателей, характеризующих инфраструктуру, приведена в таблице № 6.

Таблица № 6

Основные показатели инфраструктуры терминалов Рижского свободного порта

Инфраструктура терминалов	Показатель
Площадь открытых грузовых площадок	1 894 278 м ²
Площадь крытых складов	418 603 м ²
Площадь морозильных камер	7 800 м ²
Вместимость морозильных камер	13,5 тыс. т.
Емкость резервуаров для навалочных грузов	217 800 м ³
Емкость резервуаров для наливных грузов	522 391 м ³

Источник: УРСП

Инфраструктура портовых терминалов достаточна для обработки как существующих, так и дополнительных объемов грузов. Свободная перевалочная мощность имеется во всех сегментах грузов, а общая загрузка терминалов Рижского свободного порта составляет 54%.

3.3.4. Инфраструктура обслуживания пассажиров

В Рижском свободном порту работает один специализированный морской пассажирский терминал, находящийся на правом берегу Даугавы на острове Андрейсала, и размещенный стратегически удобно вблизи центра города, включая Старую Ригу. На терминале обслуживаются пассажирские паромы и круизные суда осадкой до 8,5 м, в то время как круизные суда с большей осадкой швартуются у причалов на острове Криеву, которые первоначально были предназначены для обработки грузов. У причалов МК-3 и МК-4 пассажирского терминала можно принимать суда длиной до 300 м (одновременно только 1 судно); два круизных лайнера такого размера в Рижском свободном порту можно принимать только при использовании дополнительных причалов острова Криеву. Вместимость пассажирского терминала недостаточна для одновременного размещения нескольких больших круизных судов.

3.4. Управление порта

3.4.1. Статус и функции УРСП

УРСП является производным юридическим лицом публичного права, которое обеспечивает управление портом. Функции УРСП определяет Закон о портах, и оно действует на основании Закона о Рижском свободном порте, Устава Рижского свободного порта, а также в соответствии с другими обязательными нормативными актами (законами, международными договорами, утвержденными Латвийской Республикой, правовыми актами, изданными Кабинетом министров, и правилами порта).

Как субъект публичного права УРСП осуществляет управление портом в области портовых сборов и тарифов, соблюдения требований к навигации и безопасности судоходства, охране и защите окружающей среды, а также разрабатывает и определяет внутренние нормативные акты и контролирует их выполнение. Как субъект частного права, УРСП заключает договоры с коммерческими обществами о деятельности на территории порта, планирует и осуществляет развитие портовой инфраструктуры, а также выполняет другие функции управления портом, определенные в Законе о портах.

Организационная структура УРСП включает правление и подчиненный ему исполнительный аппарат. Правление является высшим руководящим органом, состоящим из восьми членов правления: четырех представителей Рижского самоуправления, назначаемых и освобождаемых от должности соответствующим решением Рижской думы, и четырех представителей, выдвигаемых министром экономики, министром финансов, министром транспорта и министром охраны окружающей среды и регионального развития, которые назначаются и освобождаются от должности Кабинетом министров. Выполнение решений правления обеспечивает исполнительный аппарат во главе с управляющим порта.

УРСП сертифицирован в соответствии со стандартом управления качеством ISO 9001:2009 и стандартом систем экологического менеджмента ISO 14001:2005. Меры и процедуры, предусмотренные для управления качеством и управления окружающей средой, направлены на повышение эффективности деятельности УРСП, удовлетворенности клиентов и достижения целей и политики Рижского свободного порта, таким образом, повышая конкурентоспособность Рижского свободного порта.

3.4.2. Право собственности и управление объектами недвижимости в Рижском свободном порту

На территории Рижского свободного порта находятся земельные участки государства, самоуправления, а также частных юридических и физических лиц, которые, независимо от принадлежности, в соответствии с нормативными актами, служат для обеспечения деятельности Рижского свободного порта. УРСП имеет преимущественное право на покупку земли и другой недвижимости на территории Рижского свободного порта, кроме того, УРСП имеет право использовать землю, принадлежащей физическим и юридическим лицам в Рижском свободном порту, для нужд порта, а также сдавать ее в аренду коммерсантам, осуществляющим хозяйственную деятельность на территории Рижского свободного порта.

Акватория Рижского свободного порта является государственной собственностью, которая была передана во владение УРСП. Общие гидротехнические сооружения (молы, дамбы регулирования течений, волнорезы, береговые укрепления), навигационное оборудование, навигационные устройства и судоходные каналы являются государственной или муниципальной собственностью, находящейся во владении УРСП. Причалы являются собственностью государства, самоуправления, УРСП, а также юридических или физических лиц.

Здания, сооружения, а также наземные и подземные инженерные коммуникации являются собственностью УРСП, физических и юридических лиц. Строительство в порту может осуществляться только с согласия УРСП и в соответствии с требованиями нормативных актов Латвийской Республики.

3.4.3. Лицензированная коммерческая деятельность в Рижском свободном порту

Предприятия Рижского свободного порта могут заключать договоры с УРСП о лицензированной коммерческой деятельности с использованием режима свободной зоны или без него. Статус лицензированного коммерческого общества в соответствии с порядком, установленным в “Законе о налогообложении в свободных портах и специальных экономических зонах”, позволяет предприятию претендовать на прямую поддержку для получения налоговых льгот, в то время как лицензированные коммерческие общества свободной зоны также могут получать косвенные налоговые льготы. Общая сумма прямых налоговых скидок может составить 35% -55% от объема инвестиций, вложенных на территории порта. Вышеупомянутые условия государственной поддержки будут применяться к инвестициям, сделанным лицензированными коммерческими обществами в инфраструктуру порта, которые будут осуществлены до 31 декабря 2035 года.

В течение периода действия Программы 2009-2018 количество предприятий, заключивших договоры о коммерческой деятельности, увеличилось. В 2009 году лицензированную коммерческую деятельность вели 16 предприятий, а в 2018 году разрешения на лицензированную коммерческую деятельность получили 23 предприятия, в том числе 18 предприятий заключили договоры о деятельности в режиме свободной зоны. В число лицензированных коммерческих обществ входит 15 стивидорных компаний, четыре предприятия складского хозяйства, два поставщика буксирных услуг, одна бункеровочная и одна компания по оказанию транспортных вспомогательных работ.

В период действия Программы 2009-2018 лицензированные коммерческие общества инвестировали более половины (57% или ~284 млн евро) от общего объема инвестиций портовых предприятий. Статус лицензированного коммерческого общества приобрели предприятия, которые в период действия Программы 2009-2018 построили в Рижском свободном порту новые терминалы (ООО “Riga Fertilizer Terminal”, ООО “Riga Bulk Terminal” и ООО “TFS Trans”).

3.4.4. ООО “Rīgas brīvostas flote” (Флот Рижского свободного порта, ФРСП)

ФРСП является 100% дочерним обществом УРСП. Оно было основано в 2010 году и является поставщиком портовых услуг в Рижском свободном порту. В соответствии со стратегическими целями, установленными УРСП как держателем долей капитала, ФРСП выполняет следующие функции:

- Обеспечивает навигацию в Рижском свободном порту в зимний период (услуги ледокола);
- Устраняет последствия загрязнения в акватории Рижского свободного порта, участвует в ликвидации последствий загрязнения на море;
- Обеспечивает постоянный доступ к услугам буксира в Рижском свободном порту, сдавая в аренду буксиры, имеющиеся в своей собственности, поставщикам этих услуг;
- Управляет имуществом и инфраструктурой, переданными во владение Управлению Рижского свободного порта.

Концепция ФРСП - стать поставщиком самых качественных технических и хозяйственных портовых услуг в Балтийских странах, и посредством широкого спектра предоставляемых услуг внести вклад в способность Рижского свободного порта стать ведущим портом в Балтийских странах. Чтобы реализовать эту концепцию, ФРСП работает над повышением качества и эффективности существующих услуг и планирует расширить свою бизнес-модель за счет новых услуг в соответствии с тенденциями портового развития европейского уровня.

В основной капитал ФРСП вложена часть имущества УРСП, которое связано с выполнением функций, переданных ФРСП, наиболее важными основными средствами являются технический флот Рижского свободного порта - ледоколы, буксиры, лоцманские катера, гидрографические суда и прочие единицы. С принятием новых функций ФРСП также передается соответствующее оборудование.

3.5. Финансовый менеджмент и тарифная политика

Финансовые ресурсы, имеющиеся в распоряжении УРСП, разрешено использовать только для обслуживания и развития порта и его инфраструктуры, а также для реализации функций УРСП, установленных Законом о портах. УРСП управляет активами, связанными с портовой деятельностью, в размере 426 млн EUR. УРСП не получает средств из государственного бюджета и бюджета самоуправления для ведения своей деятельности (не считая государственного финансирования для реализации инфраструктурных инвестиционных проектов из фондов ЕС).

3.5.1. Операционные доходы Управления Рижского свободного порта

Доходы УРСП (нетто оборот) составляют портовые сборы, арендная плата за землю и аренду другой недвижимости, находящейся в собственности и владении УРСП, а также другие услуги, предоставляемые УРСП. В 2017 году нетто оборот УРСП достиг 44 млн EUR.

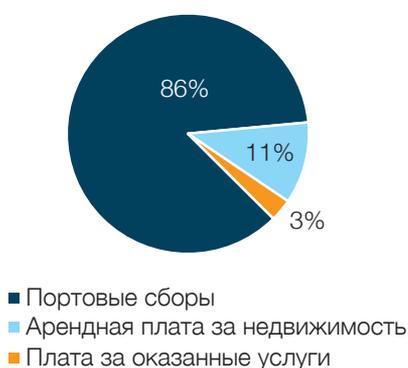
В 2017 году основную часть (86%) поступлений УРСП обеспечивали портовые сборы с судов (см. рисунок № 9). Арендная плата за недвижимость составила ~11% от общих поступлений, в то время как доходы за услуги, предоставленные УРСП, составили ~3% (см. рисунок № 9). Структура доходов УРСП стабильна и существенно не изменилась за последние годы.

К судам в Рижском свободном порту применяются следующие портовые сборы: грузовой сбор, канальный сбор, причальный сбор, санитарный сбор, сбор за малые суда и пассажирский сбор. Порядок применения портовых сборов определен в документе “Рижские портовые сборы”. Большая часть поступлений от портовых сборов (68% в 2017 году) составляют поступления от грузовых сборов, оплачиваемых балкерами и танкерами, заходящими в порт, перевозчиками, в основном, энергоресурсные грузы.

Рисунок № 9

Структура операционных доходов УРСП и детальная разбивка портовых сборов в 2017 году

Структура доходов УРСП



Распределение портовых сборов



Источник: УРСП

Доходы от портовых сборов напрямую зависят от количества судов, обслуживаемых в Рижском свободном порту, и их валовой вместимости (GT), что, в свою очередь, связано с общим объемом грузов, обрабатываемых в Рижском свободном порту. С 2015 года грузооборот в Рижском свободном порту уменьшился, в связи с чем уменьшились доходы УРСП от портовых сборов, а также общие доходы УРСП. УРСП осуществляет мониторинг портовых сборов на восточном побережье Балтийского моря, чтобы оценить конкурентоспособность портовых сборов Рижского свободного порта. В период действия Программы 2009-2018 тарифы портовых сборов Рижского свободного порта были повышены только один раз (в 2015 году), в результате чего общая сумма портовых сборов, взимаемых с судов в Риге, увеличилась в среднем на 4-6% в зависимости от типа судна.

3.5.2. Операционные расходы Управления Рижского свободного порта

В структуре затрат УРСП можно выделить три основных компонента – эксплуатационные расходы или стоимость приобретения предоставленных услуг, административные расходы, а также процентные платежи по кредиту (см. рисунок № 10). Эксплуатационные расходы (включая амортизацию основных средств) составляют большую часть (~80%) всех затрат УРСП. Это можно объяснить высокой балансовой стоимостью активов и, соответственно, необходимостью накопления средств для восстановления основных средств, а также значительными затратами на эксплуатацию и техническое обслуживание портовой инфраструктуры. Стоимость приобретения услуг, оказанных УРСП в 2017 году, составила 28,8 млн евро, административные расходы 7,7 млн евро, а процентные платежи и подобные расходы составили 0,9 млн евро.

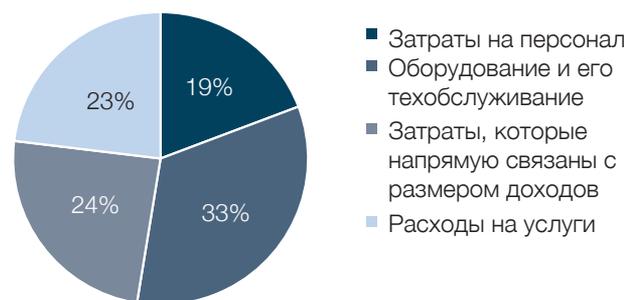
Рисунок № 10

Структура операционных расходов УРСП и подробная разбивка затрат на техническое обслуживание в 2017 году

Структура затрат УРСП



Распределение затрат на техническое обслуживание



Источник: УРСП

Поддержание портовой инфраструктуры является капиталоемкой деятельностью, таким образом, значительная часть доходов УРСП направляется на техническое обслуживание существующих активов. В свою очередь, для реализации новых инвестиционных проектов УРСП привлекает внешнее финансирование (в основном, кредитные средства и средства фондов ЕС).

Наиболее важным инвестиционным проектом, реализованным УРСП в период действия Программы 2009-2018, является “Развитие инфраструктуры на острове Криеву для переноса портовой деятельности из центра города”. Общая стоимость проекта составляет ~171 млн евро. Источниками финансирования проекта являются средства Фонда Кохезии в размере 76 млн евро, кредитные средства - 77 млн евро и собственные средства 18 млн евро.

Также были реализованы другие крупные инвестиционные проекты, такие как углубление судоходного канала и реконструкция входного канала; реконструкция железнодорожного парка “Кундзиньсала” и др., для финансирования которых были использованы различные доступные источники финансирования (см. выше раздел “Реализация Программы 2009-2018”). Общие инвестиционные затраты УРСП за 2009-2017 гг. показаны ниже в таблице № 7.

Таблица № 7

Распределение инвестиций УРСП по видам инвестиционных объектов в 2009-2017 гг., тыс. евро

Тип инвестиционных объектов	Всего инвестиций, тыс. EUR
Судоходные каналы	64 245
Причалы, молы, береговые укрепления	10 810
Железные дороги	34 854
Остров Криеву	136 567
Другие объекты инфраструктуры	8 660
Плавсредства	13 121
Другое технологическое оборудование	3 987
Всего:	272 244

Источник: УРСП

Общий объем инвестиций за период действия Программы 2009-2018 (до конца 2017 года) составляет 272 млн евро.

3.6. Охрана окружающей среды

УРСП сертифицировано в соответствии с требованиями стандарта ISO 14001. УРСП выяснил и оценил взаимодействие порта с окружающей средой, идентифицировал важнейшие экологические аспекты, разработал документы и определил ответственные структуры, которые организуют и контролируют соблюдение положений, связанных с экологическими аспектами. Экологическая политика, осуществляемая УРСП, целеустремленно направлена на дальнейшее улучшение управления окружающей средой.

Для обеспечения защиты территории Рижского свободного порта от загрязнения проводится мониторинг грунтовых вод как на арендуемых для коммерческой деятельности территориях, так и на не используемых территориях. В период действия Программы 2009-2018 в сеть мониторинга грунтовых вод включены 20 новых территорий. Основной задачей мониторинга является контроль выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду, в том числе контроль качества подземных вод и защита от загрязнения, вызванного деятельностью хозяйственного и промышленного характера.

Контроль загрязнения в акватории порта осуществляется портовой полицией посредством регулярных проверок. В случае выброса загрязняющих веществ УРСП организует работы по их сбору в соответствии с порядком, установленным внутренними правилами.

Для контроля качества воздуха на территории Рижского свободного порта установлены четыре станции сбора твердых частиц PM₁₀ (пыли) и три станции измерения концентрации летучих органических соединений. Информация о проведенных измерениях публикуется на веб-сайте УРСП и доступна для общественности. Вместе с тем, измерения качества воздуха на своей территории также проводятся коммерческими обществами, занимающимися перевалкой навалочных грузов (угля), нефти и химических продуктов.

УРСП также проводит мониторинг донных отложений морского дна и водоплавающих птиц.

УРСП разработал “План обслуживания судовых отходов в Рижском свободном порту”. Этот план устанавливает единый порядок, которым суда, заходящие в порт, и их представители, государственные учреждения и коммерсанты обеспечивают обслуживание судовых отходов и остатков грузов.

В дополнение к регулярному мониторингу в период действия Программы 2009-2018 УРСП, как партнер по сотрудничеству, поддерживал реализацию проекта Программы сотрудничества Латвии и Швейцарии “Санация исторически загрязненных участков на территории Саркандаугавы”, который способствовал улучшению качества почвы, грунтовых, подземных и поверхностных вод в Саркандаугаве.

В результате реализации проекта “Развитие инфраструктуры на острове Криеву для переноса портовой деятельности из центра города” нагрузка на правый берег Даугавы (включая исторический центр Риги и его охранную зону) значительно снижена. Инфраструктура порта на острове Криеву развивается с использованием наилучших технических решений и новейших технологий, которые снижают воздействие на окружающую среду в результате деятельности. Перевалка грузов на новых терминалах будет осуществляться с использованием экологически чистых технологий, которые будут установлены стивидорными компаниями (включая закрытые транспортные ленты на одном из терминалов, полузакрытый процесс хранения - пылезащитный забор вокруг площадок хранения для обеих стивидорных компаний). На причалы на новых терминалах острова Криеву подается электричество на берегу с пришвартованными судами, что позволяет судам не запускать двигатели во время стоянки, соответственно уменьшая количество выбросов и шума.

В целях сохранения биоразнообразия УРСП проводит биотехнологические мероприятия по увеличению емкости среды обитания на острове Журку, в Приморском природном парке, заповедной зоне “Милестибас салиня” и в заповеднике “Кремери”.

3.7. Безопасность и охрана порта

Сфера безопасности и охраны охватывает три направления деятельности: обеспечение безопасности судоходства, безопасности портовых терминалов, и охраны общественного порядка. За каждое из них, в соответствии со своей компетенцией, отвечают отдельные структурные подразделения УРСП – Капитанская служба, Служба безопасности и Портовая полиция.

3.7.1. Безопасность судоходства

Внутренний порядок и безопасность судоходства в Рижском свободном порту регулируются обязательными правилами Рижской Думы № 255 от 2 мая 2017 года “Правила Рижского свободного порта”. Безопасность судоходства в порту обеспечивается Капитанской службой Свободного порта, в состав которой входит центр управления движением судов (работает 24/7/365). Совместная и скоординированная работа судовых лоцманов и операторов управления движением судов, а также соответствующая инфраструктура водных путей обеспечивают обслуживание судов, заходящих в порт.

Основными функциями Капитанской службы Свободного порта являются обеспечение доступности порта, контроль навигационного обеспечения судовых ходов (включая прибрежные маяки Рижского залива от Айнажи до Колки и плавучее навигационное оборудование пролива Ирбе), организация, управление и контроль движения судов, предоставление лоцманских услуг, оперативное управление ледоколом в период ледовой навигации.

Услуги буксировки в Рижском свободном порту предоставляются коммерческими обществами, которые заключили договоры с УРСП. Контроль глубины акватории порта осуществляется ООО “Флот Рижского свободного порта”.

3.7.2. Безопасность портовых терминалов

За планирование и реализацию мер безопасности Рижского свободного порта, а также за разработку и реализацию плана охраны всего порта несет ответственность Служба безопасности УРСП. Реализация планов охраны, разработанных портовыми предприятиями, контролируется Латвийской морской администрацией, планы охраны порта и терминалов координируются Службой безопасности УРСП.

Меры безопасности на портовых предприятиях организованы в соответствии с Международным кодексом по охране судов и портовых средств (ISPS), а также требованиями нормативных актов ЕС и Латвийской Республики. Портовые предприятия несут ответственность за введение и обеспечение соблюдения требований, определенных в плане охраны.

Стивидорные компании Рижского свободного порта, осуществляющие перевалку и хранение опасных грузов, действуют в соответствии с требованиями Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (IMDG) и в соответствии с требованиями нормативных актов Латвийской Республики. Мониторинг и контроль этих компаний в отношении соблюдения требований вышеупомянутого Кодекса и Правил Кабинета министров осуществляется УРСП и Латвийской морской администрацией.

Стивидорные компании по перевалке и хранению опасных грузов Рижского свободного порта ежегодно проходят сертификацию Государственной пожарно-спасательной службы в отношении соблюдения требований пожарной безопасности портовых средств.

3.7.3. Общественный порядок и охрана порядка

Охрана периметра Рижского свободного порта, контроль за перемещением людей и грузов, а также общественный порядок на территории Рижского свободного порта (в том числе на воде в акватории Рижского свободного порта) обеспечивается Портовой полицией. Помимо вышеперечисленных задач, Портовая полиция осуществляет видеонаблюдение на всей территории Рижского свободного порта, обеспечивает или организует техническое обслуживание систем технической безопасности и систем пожарной безопасности, а также контроль загрязнения.

Для выполнения функций обеспечения общественного порядка и охраны Портовая полиция использует контрольные посты, патрулирование, систему видеонаблюдения, систему проходных по пропускам, ограждение и сигнализацию по периметру, детекторы загрязнения воды, пожарную сигнализацию и др.. Портовая полиция является крупнейшим структурным подразделением УРСП по численности персонала.

3.8. Системы информационных технологий

Чтобы обеспечить работу Рижского свободного порта, УРСП использует все больше информационных систем, кроме того, существующие системы модернизируются путем расширения их функциональных возможностей. Управление и контроль движения судов осуществляется с помощью Системы управления движением судов и информационной системы “Velkonis”. Для обеспечения безопасного маневрирования судов в порту используется портативное лоцманское оборудование (Portable Pilot Units); для моделирования судового движения используется Симулятор движения судов в режиме реального времени (NAVIS Trainer 5000). В 2018 году началась работа по внедрению системы моделирования течения Даугавы, которая поможет оценить влияние течения на суда.

Для обеспечения административных функций УРСП и управления процессами используются различные ИТ-решения: система управления делопроизводством (ELDIS), система процессов управления персоналом (НОР), финансовая и бухгалтерская система (HORIZON), система управления качеством, информационная система Рижского порта ROIS (накопление данных обследования причалов, карта свободных территорий порта) и др. Упомянутые ИТ-решения обеспечивают эффективный обмен информацией между структурными подразделениями УРСП. В свою очередь, для обмена с предприятиями Рижского свободного порта УРСП использует интерактивную платформу, созданную на домашней странице порта (оформление пропусков, сдача отчетов, и т. д.).

ИТ-система УРСП разработана с учетом соблюдения необходимых мер безопасности, в том числе обеспечивая раздельное хранение данных в разных хранилищах, резервное питание для серверов, дублирование связей между серверами и пользовательскими станциями, защита сети (например, межсетевой экран (firewall), решения по безопасности внутренней сети, безопасность бизнес-систем) и др. меры.

3.9. Маркетинг и коммуникация порта

3.9.1. Маркетинг

В контексте макроэкономических и геополитических событий в регионе Балтийского моря наблюдается обострение конкуренции. Таким образом, УРСП и портовые предприятия должны проявлять активность в области маркетинга, чтобы обеспечить успешную работу порта на рынке транзитных перевозок. Сотрудничество с

существующими клиентами Рижского свободного порта, а также привлечение новых клиентов является существенной предпосылкой для дальнейшего развития порта.

УРСП разработало Маркетинговую стратегию Рижского свободного порта, которая определяет маркетинговые цели, маркетинговые послания и задачи для каждой целевой группы. Комплекс маркетинговых мероприятий способствует узнаваемости Рижского свободного порта, помогает поддерживать позитивный образ Рижского свободного порта и УРСП, и формирует понятие о продуктах и услугах порта, предоставляя актуальную информацию о Рижском свободном порте всем целевым группам. Маркетинговая деятельность УРСП осуществляется в тесном сотрудничестве с портовыми компаниями, Министерством сообщения, Латвийским агентством инвестиций и развития, Рижским самоуправлением, а также с другими партнерами по сотрудничеству. Ежегодно УРСП участвует примерно в 10 выставках в области грузовых перевозок, логистики и круизной индустрии, предоставляя актуальную информацию о портовых услугах. УРСП участвует в форумах на едином стенде с портовыми предприятиями и/ или на едином стенде транспортного сектора Латвии, чтобы по возможности эффективнее популяризировать возможности порта и Латвию как страну транзита грузов в целом.

3.9.2. Коммуникация и социальная ответственность

В рамках маркетинговой стратегии были разработаны Политика корпоративной социальной ответственности УРСП, Политика коммуникации и Стратегия социальных сетей, которая определяет направление коммуникации, структуру контента и посланий для деятельности, осуществляемой УРСП.

Разработка упомянутых документов способствовала более активному и систематическому общению УРСП с целевой аудиторией, уделяя особое внимание охране окружающей среды, развитию порта, показателям деятельности портовых предприятий, внедрению новых технологий, международному представительству, а также круизному сегменту.

УРСП осуществляет регулярное сотрудничество с обществами и неправительственными организациями окрестностей порта (Вецмилгравис, Саркандаугава, Мангальсала, Кундзиньсала). Каждый год УРСП оказывает поддержку значимым социальным, образовательным, культурным и спортивным мероприятиям (Гордость Латвии, Праздник порта, конкурс для школьников и студентов “Порт для города”, и т. д.).

Реализуя социально ответственную политику, УРСП участвует в самых грандиозных культурных мероприятиях в масштабе Риги и страны (праздник Риги, “Старо Рига”, Гордость Латвии, и т. д.). Это дает возможность обратиться к очень широкой части латвийского общества, разговаривающей на разных языках и представляющей разные культуры. Участие в этих мероприятиях способствует узнаваемости образа Рижского свободного порта, повышает престиж УРСП и привлекает общественное внимание к деятельности порта и его роли в экономике Латвии, одновременно дает возможность обратиться к представителям международного сообщества и средств массовой информации.

УРСП также участвует в организации и проведении экологических мероприятий столичного и государственного уровня (Большой субботник, и т. д.). В сотрудничестве с жителями окрестностей порта УРСП продолжает работу по приведению в порядок и благоустройству окрестностей порта и прилегающих территорий. Таким образом, укрепляются ценности бренда Рижского свободного порта, и порт позиционируется как социально ответственный порт, который заботится об охране окружающей среды и о качестве жизни людей, живущих в окрестностях порта. УРСП периодически проводит исследования имиджа порта, чтобы оценить общественное мнение и изменения относительно узнаваемости и общественного восприятия Рижского свободного порта.

3.9.3. Международное сотрудничество

УРСП участвует в работе нескольких значительных международных портовых и логистических организаций, чтобы обеспечить представительство Рижского свободного порта и содействовать его узнаваемости. УРСП является членом Международной ассоциации портов (IAPH), Европейской организации морских портов (ESPO), Организации балтийских портов (BPO), Международной сети портовых городов (AIVP)”, Международной ассоциации круизных операторов (CLIA), Международной ассоциации капитанов портов (IHMA), Всемирной организации свободных зон (WFZO).

УРСП участвует в работе Немецко-Балтийской торговой палаты, Бельгийско-Латвийского бизнес-клуба, Китайского делового совета и Транссибирского координационного совета. Участвуя в этих организациях, УРСП имеет возможность представлять интересы порта, выражать свое мнение, обеспечивать высококачественное представительство, обмениваться информацией между УРСП и соответствующими учреждениями и организациями, приобретать опыт. Представители УРСП участвуют в работе технических комитетов ESPO и IAPH.

3.10. Предприятия, работающие в Рижском свободном порту

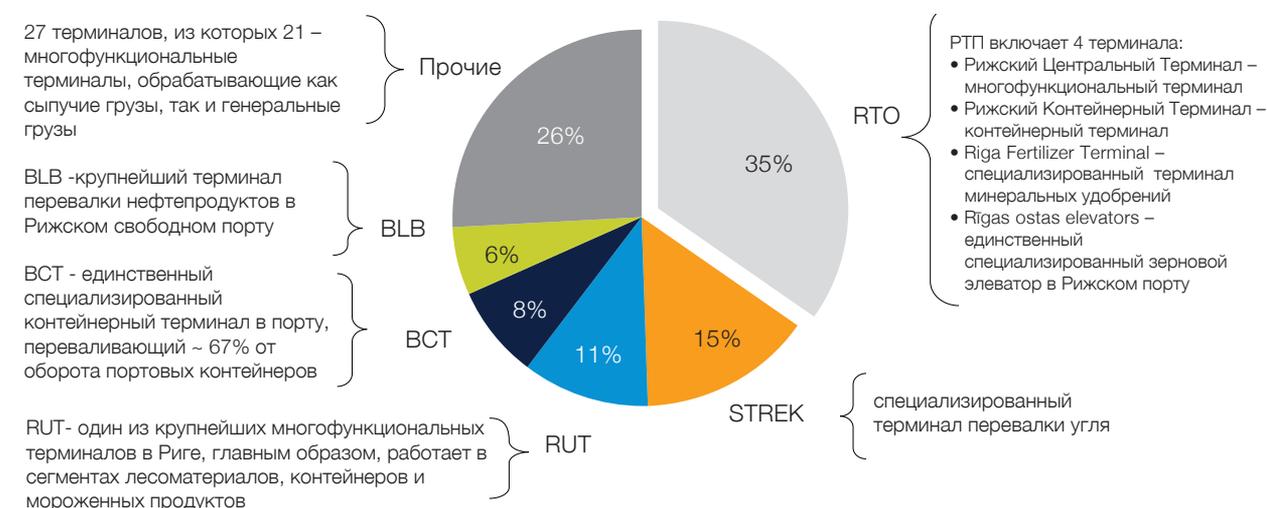
Кластер предприятий Рижского свободного порта образуют ~200 различных предприятий, чья деятельность связана с портовыми услугами и которые заключили договоры с УРСП о коммерческой деятельности в порту, в т. ч. об аренде земли и/ или причала. Клиентам порта доступен широкий спектр портовых услуг: в 2018 году в порту работали 34 стивидорных компании, девять предприятий по хранению грузов, 31 компания по агентированию судов, восемь поставщиков услуг по буксировке и бункеровке, шесть производственных предприятий, три судостроительных и судоремонтных предприятия и ~90 предприятий, предоставляющих услуги по обслуживанию грузов и судов.

Большинство стивидорных компаний, работающих в Рижском свободном порту, являются многофункциональными грузовыми терминалами, которые обрабатывают различные виды грузов. Специализированные терминалы включают в себя девять портовых терминалов наливных грузов, один специализированный контейнерный терминал и специализированный терминал химических сыпучих грузов.

Терминалы Рижского свободного порта отличаются по объему переваленных грузов. В порту действует несколько крупных терминалов и большое количество небольших многофункциональных терминалов. В 2017 году более 1 млн тонн грузов было обработано семью портовыми стивидорными компаниями (ООО “Rīgas Tirdzniecības osta” и входящие в него предприятия, ООО “STREK”, ООО “Baltic Container Terminal”, ООО “Rīgas universālais termināls”, AS “BLB Baltijas Termināls”, ООО “KS Terminal” и ООО “PARS Termināls”). Смотрите рисунок № 11 для получения дополнительной информации.

Рисунок № 11

Грузооборот Рижского свободного порта по стивидорным компаниям



*РТП - ООО “Rīgas Tirdzniecības osta” Рижский Торговый Порт; RUT – ООО “Rīgas Universālais Termināls”, BCT – ООО “Baltic Container Terminal”, BLB – AS “BLB Baltijas Termināls”. STREK – ООО “STREK”
Источник: УРСП

В период действия Программы 2009-2018 в порту были запущены два новых морских грузовых терминала (проекты реализовали ООО “Riga Fertilizer Terminal” и ООО “Riga Bulk Terminal”), а также одно новое складское/логистическое предприятие ООО “TFS Trans”.

4. Анализ рынка

В этой главе предоставлена сводка анализа рынка, проведенного по заданию УРСП консультантами транспортной отрасли – структурным подразделением порта Роттердама Port of Rotterdam International. При проведении анализа рынка была подробно изучена внешняя среда, в которой действует Рижский свободный порт, и которая определяет перспективы и вызовы Рижского Свободного порта. В главе кратко описаны три основных элемента, характеризующие рынок: ареал рынка Рижского свободного порта (обслуживаемая территория), коридор Балтийского моря, в который входит Рижский свободный порт, а также основные обслуживаемые сегменты грузов и перспективы их развития. Рижский свободный порт является портом базовой сети TEN-T в одном из девяти транспортных коридоров базовой сети ЕС: в транспортном коридоре Северное море-Балтика. Далее в тексте для определения конкурентной среды Рижского свободного порта используется словосочетание “коридор Балтийского моря”, поскольку он характеризует направление грузопотока из стран происхождения грузов в конечные пункты назначения.

4.1. Ареал рынка Рижского свободного порта

Рижский свободный порт обслуживает большую часть евразийского континента - в основном Россию, а также Беларусь, Украину, Казахстан, Узбекистан и другие континентальные страны, не имеющие выхода к морю, которые являются рынками происхождения и потребления грузов, отправляемых через Рижский свободный порт. Эти страны в контексте *Программы 2019-2028* далее именуются как ареал рынка Рижского свободного порта.

В странах ареала рынка Рижского свободного порта насчитывается ~282 млн. жителей, а их ВВП достигает 2,5 трлн долларов США. Экономически и демографически обслуживаемая территория сопоставима с США, Бразилией или Индонезией. Порты, обслуживающие эту территорию, обрабатывают около 1,2 миллиарда тонн морских грузов в год. Они транспортируются по четырем основным коридорам: коридору Балтийского моря, коридору Черного и Азовского морей, Арктическому коридору и Дальневосточному коридору. По объему обслуживаемых грузов Балтийский коридор является крупнейшим. Хотя рыночный ареал отдельных транспортных коридоров частично совпадает, конкуренция между ними не является ярко выраженной.

4.2. Коридор Балтийского моря

Рижский свободный порт, как и другие крупные порты Латвии (Вентспилсский свободный порт и Лиепайский порт, являющийся частью Лиепайской специальной экономической зоны), является частью коридора Балтийского моря. Общий оборот портов коридора Балтийского морского составляет ~500 млн тонн в год или 42% от общего грузооборота портов в четырех транспортных коридорах, упомянутых выше. Территория, обслуживаемая коридором Балтийского моря, показана на рисунке № 12.

Рисунок № 12

Страны происхождения грузов коридора Балтийского моря



Источник: POR

Коридор Балтийского моря включает ~60 портов, но не все из них обслуживают транзитные грузы. Следовательно, не все они конкурируют с Рижским свободным портом. Конкурентами Рижского свободного порта считаются порты Усть-Луга, Приморск, Санкт-Петербург, Высоцк, Хамина-Котка, Хельсинки, Таллинн, Силламяэ, Вентспилс, Лиенапя и Клайпеда, поскольку они обслуживают одни и те же территории и типы грузов.

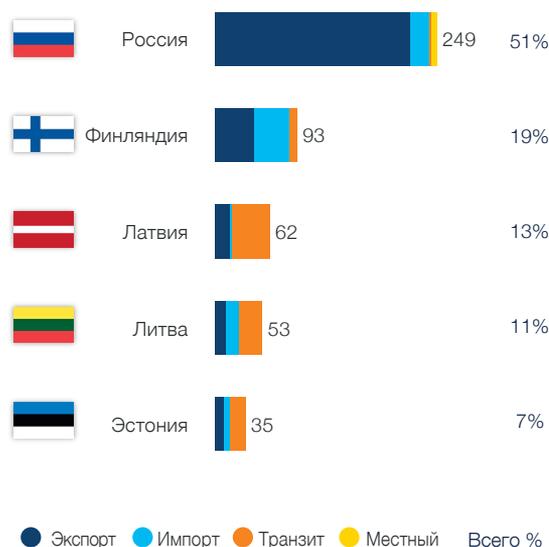
В российских портах переваливаются около 50% всех грузов, транспортируемых по коридору Балтийского моря, кроме того, Усть-Луга, Приморск и Санкт-Петербург являются крупнейшими портами коридора. В общей сложности порты Латвии обрабатывают около 65 млн тонн грузов в год или ~13% от общего объема грузов коридора. Примерно 70% грузопотоков латвийских портов составляют транзитные грузы. Рижский свободный порт является пятым по величине портом коридора, обслуживающим 7% грузов коридора Балтийского моря. Россия и Финляндия генерируют значительный поток импортных и экспортных грузов, в то время как страны Балтии, в основном, обслуживают транзитные грузопотоки. Для получения дополнительной информации см. рисунок № 13.

Рисунок № 13

Грузооборот портов коридора Балтийского моря в 2017 году

Грузооборот портов Балтийского коридора по типу

Единица изм.: млн тонн, 2017 г.



10 крупнейших портов по обороту

Единица изм.: млн тонн, 2017 г.



Источник: POR

Между портами коридора Балтийского моря существует высокая конкуренция. Это можно объяснить тем, что порты имеют схожий операционный профиль и ориентированы на обслуживание идентичных внутренних территорий, а также тем, что в регионе в целом мощность портов превышает общий объем грузопотоков.

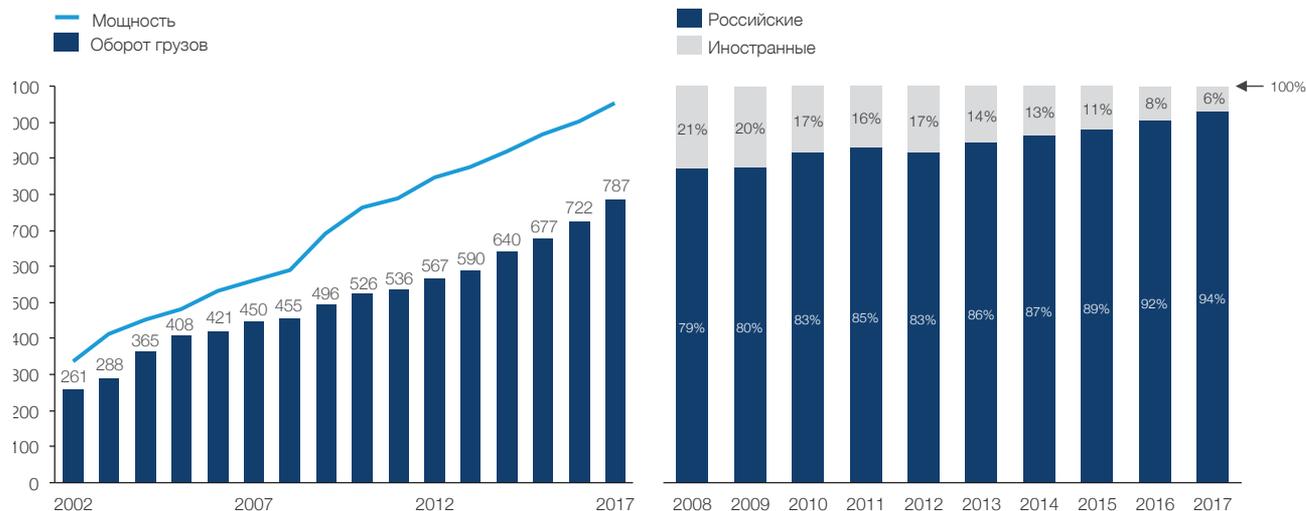
Конкуренция в пределах коридора Балтийского моря в значительной степени усиливается целенаправленными действиями России по перенаправлению собственных грузов и даже грузов из стран Центральной Азии в свои порты, с использованием не только административных средств, но и существующего контроля над евразийской железнодорожной системой. В свои порты Россия в первую очередь перенаправляет стратегически значимые перевозки энергоресурсов, таких как сырая нефть, нефтепродукты и уголь. В период с 2002 по 2017 год Россия увеличила общую мощность портов всех четырех транспортных коридоров с ~300 млн тонн до 1 миллиарда тонн в год. В результате грузооборот российских портов увеличился с 261 млн тонн в 2002 году до 787 млн тонн в 2017 году, или в среднем на 8% в год. Таким образом, значительная доля российских экспортных грузов направляется во внутренние порты, в свою очередь, доля российских экспортных грузов, переваливаемых в иностранных портах, снизилась с 20% до 6%.

Рисунок №14

Грузооборот, мощность и удельный вес российских портов в обслуживании российских грузов в 2002-2017 году (млн т)

Грузооборот/ мощность
Ед.изм.: млн тонн

Порты обработки грузов
Ед.изм.: ИТОГО %



Источник: POR

Правительство России прогнозирует рост грузооборота российских портов от 787 млн тонн до 1,5 млрд тонн в 2035 году. Чтобы иметь возможность обеспечить такой объем перевалки грузов, планируется увеличить мощность портов.

Страны Балтии сильно зависят от транзитных грузов, но у латвийских портов эта зависимость наибольшая. Доля транзитных грузов в портах Латвии составляет ~70%, тогда как в Эстонии - 51%, а в Литве - 48%.

4.3. Грузовые сегменты

В портах Латвии обрабатываются грузы широкой номенклатуры, из которых четырем крупнейшими группами грузов являются энергоресурсы, сельскохозяйственные и лесопромышленные грузы, генеральные грузы (контейнеры) и Ro-Ro (паромные, а также пассажирские перевозки). Краткое описание сегментов приведено в таблице № 8.

Таблица № 8

Основные сегменты морских грузов в крупных портах Латвии в 2018 году

Основные сегменты	Основные подсегменты	Основные обслуживаемые территории	Ключевые способствующие факторы	Положение Рижского свободного порта на рынке
Энерго-ресурсные грузы 	Уголь Нефтепродукты (в т. ч. сжиженный газ пропан) Сырая нефть	Россия (экспорт) Беларусь (экспорт) Латвия (импорт)	Добыча и производство сырья в странах ареала рынка Геополитика Железнодорожное сообщение со странами ареала рынка Спрос на топливо на местном рынке	Сегмент разделен между портами Риги и Вентспилса. Рижский свободный порт доминирует в сегменте угля, в свою очередь, Вентспилс - в сегменте нефтепродуктов
Сельскохозяйственные и лесопромышленные грузы 	Зерно / продукты Минеральные удобрения Корм Лесоматериалы / продукты	Латвия Россия Беларусь Эстония Литва	Производство сельскохозяйственной продукции и древесины на обслуживаемой территории Геополитика Глобальный спрос на пищевые продукты Железнодорожное сообщение	Основными игроками рынка являются порты Риги и Лиепая; Рига занимает более сильные позиции в области минеральных удобрений и лесоматериалов, а Лиепая – в области перевалки зерна
Контейнерные грузы 	Свежая и замороженная продукция Оборудование и оснастка Товары народного потребления Лесоматериалы Химические товары	Латвия Россия Страны Центральной Азии Беларусь	Потребление и производство на обслуживаемой территории Геополитика Транспортные связи со странами ареала рынка Конкуренция портов	Рижский свободный порт доминирует в этом сегменте по сравнению с портами Вентспилса и Лиепая, конкурирующие порты находятся за пределами Латвии (Клайпеда, Санкт-Петербург, Гданьск)
Паромные и пассажирские перевозки 	Ro-Ro Ro-Pax Паромы Круизные лайнеры	Латвия	Местное потребление и производство Рост доходов	Лиепая и Вентспилс доминируют в сегменте Ro-Ro, а Рижский свободный порт является единственным портом, обеспечивающим пассажирские паромные перевозки

Источник: ЦСУ, POR

Каждый из этих сегментов имеет различные перспективы на будущее, учитывая, что на них влияют различные факторы (см. рисунок № 15, а также последующие подразделы).

Перспективы сегментов морских грузоперевозок в Рижском свободном порту

Сегмент	Перспектива	Обоснование
Энергоресурсы 		<p>Основные европейские страны, импортирующие ископаемое топливо (Германия, Нидерланды, Великобритания и т. д.) проводят энергетическую политику, направленную на сокращение потребления ископаемого топлива и использование возобновляемых энергоресурсов. Таким образом, потребление ископаемого топлива в последующие 20 лет в Западной Европе, вероятно, сократится.</p> <p>Учитывая геополитический конфликт России с ЕС и США, Россия целенаправленно переориентировала перевалку энергоресурсов из балтийских портов в российские порты и, скорее всего, продолжит реализацию такой транспортной политики в течение следующих 20 лет. Учитывая растущий спрос на уголь в странах Восточной Азии и Южной Азии (Китае, Южной Корее, Японии, Индии и т. д.), Россия увеличит объемы экспорта угля через дальневосточный коридор. Ожидается, что к 2030 году Китай и Индия станут крупнейшими странами потребления угля.</p>
Сельское хозяйство и лесопромышленность 		<p>За последние 10 лет производство зерна в Латвии увеличилось в среднем на 7% в год, и 80% от этого объема экспортируется.</p> <p>Численность населения в мире постоянно растет, с соответствующим увеличением спроса на пищевые продукты. Таким образом, в сегменте сельскохозяйственной продукции ожидается увеличение грузооборота с учетом потенциала Латвии по увеличению объемов производства зерна. В лесопромышленной отрасли значительного увеличения грузооборота не ожидается.</p>
Контейнеры 		<p>По прогнозам Международного валютного фонда и HSBC (одного из крупнейших банков мира), среднегодовой рост оборота контейнерных грузов составляет 3%. Это увеличение в основном следует отнести на Рижский свободный порт, поскольку грузооборот контейнерных грузов в портах Вентспилс и Лиепая относительно невелик.</p> <p>Значительную часть (80%) оборота контейнерных грузов Рижского свободного порта составляют транзитные перевозки, поэтому в этом грузовом сегменте ожидается конкуренция с портами других стран (в основном, это порты Санкт-Петербурга и Клайпеды).</p>
Паромные и пассажирские перевозки 		<p>Ожидается рост в сегменте Ro-Ro и пассажирских перевозок, который в значительной степени зависит от экономического роста Латвии (в том числе, развитие обрабатывающей промышленности).</p> <p>Хотя у Латвии есть возможность улучшить паромное (Ro-Ro) сообщение с портами Западной Европы и Скандинавии, в развитии этого сегмента ключевую роль играют порты Вентспилс и Лиепая (более короткий морской путь до портов назначения по сравнению с Рижским свободным портом).</p> <p>На сегмент пассажирских перевозок положительно влияет туристический потенциал и растущая узнаваемость города Риги.</p>

Источник: POR

4.3.1. Энергоресурсные грузы

В течение 20 лет сегмент энергоресурсных грузов был основным фактором, влияющим на рост грузооборота в портах Латвии и, особенно, в Рижском свободном порту. Однако снижение объема энергоресурсных грузов, наблюдаемое в последние годы, а также прогнозы спроса в будущем свидетельствуют о том, что в этом грузовом сегменте не ожидается значительного увеличения грузооборота.

Уголь

По объему перевалки уголь является крупнейшим видом груза в Рижском свободном порту (35% от оборота Рижского свободного порта в 2017 году). В латвийских портах, в основном, производится перевалка угля из России – крупнейшего производителя и экспортера угля на евразийском континенте. Россия добывает ~410 млн тонн угля в год.

В последние годы в структуре российского экспорта угля произошли значительные изменения. Если в предыдущие годы большую часть (~60% добытого угля) Россия отправляла в европейские страны, то в 2018 году более половины российского угля экспортируется в дальневосточный (Азиатско-Тихоокеанский) регион. Южная Корея, Китай и Япония становятся все более значительными потребителями российского угля.

96% экспорта российского угля перевозится морем, в т. ч., 60 миллионов тонн – через порты Балтийского моря (39 млн тонн - через российские порты и 21 млн тонн - через порты Балтийских стран). Крупнейшими портами экспорта угля являются Усть-Луга, Рига и Высоцк. Доля Рижского свободного порта на российском рынке экспорта угля составляет около 6%. Конкурентное преимущество Риги: лучшие зимние навигационные условия по сравнению с российскими портами Балтийского моря, ряд предлагаемых дополнительных услуг (например, магнитная очистка коксующегося угля), скорость обработки грузов. Грузопоток в Ригу гарантируется договорами поставки угля с клиентами, как правило, на срок от пяти до семи лет. В то же время Россия объявила о реализации нескольких проектов угольных терминалов, что еще больше усилит конкуренцию между портами в регионе Балтийского моря.

В то же время в долгосрочном периоде прогнозируется снижение темпов роста потребления угля в глобальном масштабе, что скажется на объеме экспорта российского угля. Прогнозируется, что максимальный объем добычи угля в России будет достигнут примерно в 2030 году, позже объемы начнут снижаться. По прогнозам Международного энергетического агентства, объем экспорта российского угля в 2035 году может снизиться до уровня 2010 года.

На долю угля приходится 35% от оборота Рижского свободного порта, и в течение последних 20 лет он внес значительный вклад в рост порта. В связи с изменением конъюнктуры рынка, угольные грузы являются наиболее рискованным сегментом грузов в Рижском свободном порту с учетом геополитической ситуации, планов развития российских портов, а также изменения объемов и географии потребления угля на мировом рынке. Поэтому для Рижского свободного порта важно диверсифицировать грузовую базу, чтобы снизить чувствительность грузооборота к возможному сокращению объема угольных грузов.

Нефтепродукты и сжиженный газ пропан

В 2017 году в портах Латвии было перевалено 17 млн тонн сырой нефти и нефтепродуктов (включая СПП), что составляет 27% от общего грузооборота портов Латвии. Рынок нефтепродуктов в Латвии состоит из трех основных компонентов:

- **Импорт:** ~1,8 млн тонн в год, главным образом, дистиллированное топливо, используемое в качестве топлива для транспортных средств;
- **Экспорт:** реэкспорт на сумму менее 1 млн тонн в год;
- **Транзит:** латвийские порты обеспечивают экспорт российских и белорусских нефтепродуктов ~14 млн тонн в год.

По прогнозам ЕС, объем потребления Латвии в ближайшие годы будет стабильным и составит ~1–1,2 млн тонн в год (импорт до 1,9 млн тонн в год, разницу составляет реэкспорт нефтепродуктов). Несмотря на повышение уровня автомобилизации, с учетом депопуляции не ожидается значительного увеличения спроса на нефтепродукты.

Объем транзита нефтепродуктов, переваливаемого в портах Латвии, будет и впредь зависеть от объемов экспорта российских и белорусских нефтепродуктов. В 2017 году Беларусь и Россия экспортировали в общей сложности 174 млн тонн нефтепродуктов, и более 90% этого объема было обеспечено Россией. 90% российских нефтепродуктов экспортируется судами, а коридор Балтийского моря является основным коридором экспорта российских нефтепродуктов. Объем нефтепродуктов в этом транспортном коридоре достиг 73 млн тонн в 2017 году, в том числе ~10 млн тонн через порты региона Балтийского моря, не являющихся российскими портами. Большая часть этого объема (5% от общего российского экспорта) была обработана в портах Латвии. Рыночная доля латвийских портов на рынке транзита нефтепродуктов нестабильна, учитывая прогнозируемую дальнейшую переориентацию экспорта российских энергоресурсных грузов в свои порты. Возможно, что Латвия получит более широкий доступ к экспорту белорусских грузов, однако существенного увеличения не ожидается.

В 2017 году нефтепродукты составляли 17% от грузооборота Рижского свободного порта, но в долгосрочной перспективе ожидается снижение оборота нефтепродуктов.

4.3.2. Сельскохозяйственные и лесопромышленные грузы

Сегмент сельскохозяйственных и лесопромышленных грузов включает в себя различные виды грузов и на их оборот влияют различные факторы. В этот сегмент входят зерно, зерновые продукты и прочие сельскохозяйственные грузы, минеральные удобрения, а также лесопромышленные грузы – лесоматериалы. Некоторые из этих грузов представляют собой сырье, которое перевозится как навалочные или генеральные грузы, тогда как другие представляют собой продукты, перевозимые как навалочные, генеральные грузы или грузы в контейнерах.

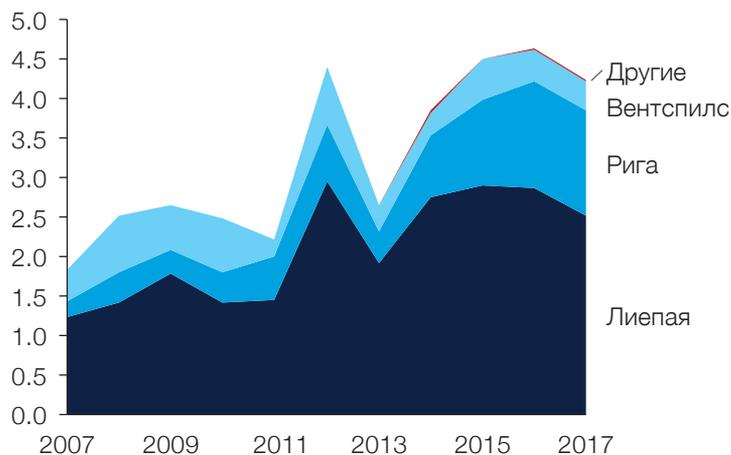
Зерно и зерновые продукты

Основным сельскохозяйственным грузом, переваливаемым в портах Латвии, является зерно и зерновые продукты. В 2017 году в портах Латвии было обработано 4,2 млн тонн зерна, что примерно в равных частях составлял латвийский экспорт и транзит грузов из других стран. За последние 10 лет объем зерна, обработанного в портах Латвии, удвоился с двух до четырех миллионов тонн (см. рисунок № 16).

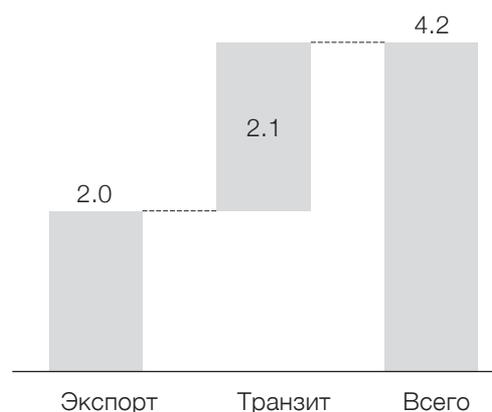
Рисунок № 16

Оборот зерновых продуктов в портах Латвии (млн тонн) в 2017 году

Оборот латвийского зерна по портам
Ед. изм.: млн тонн



Оборот латвийского зерна по типу груза
Ед. изм.: млн тонн, 2017 г.



Источник: POR

Одним из основных факторов, влияющих на объем перевалки зерна, является производство зерна в Латвии, которое удвоилось за десять лет и достигло 3 млн тонн в год; кроме того, для выращивания зерновых используется около 10% сельскохозяйственных земель в стране. Около 70% производимого в Латвии зерна экспортируется. Основными латвийскими экспортными рынками зерна являются Северная Африка, а также страны Ближнего Востока.

Зерно и зерновые продукты являются потенциальным сегментом развития Рижского свободного порта. Это определяется двумя факторами: увеличением объема экспорта латвийского зерна, а также возможностями привлечения транзитных грузов из соседних стран (Эстонии, Литвы, Белоруссии и Украины).

Лесная промышленность

Лесопромышленные грузы составляют ~10% от общего годового оборота латвийских портов, и их номенклатура включает древесную щепу, древесные гранулы, кругляк, пиломатериалы и другие продукты. Лесоматериалы, переваленные в портах Латвии, главным образом экспортируются из Латвии, но порты также используются, например, для транзита белорусской древесины. Хотя в последние годы наблюдается сокращение экспорта круглого леса, в то же время растет экспорт древесных гранул. Часть экспортных лесопромышленных грузов находится в контейнерах, и этот вид транспортировки древесины имеет тенденцию к увеличению.

Ежегодно Рижский свободный порт обрабатывает в среднем 4 млн тонн различных лесопромышленных грузов. За последние несколько лет объем пиломатериалов был стабильным. Трудно точно предсказать динамику рынка древесины в ближайшие годы, поскольку на оборот лесопромышленных грузов могут также влиять погодные условия, которые неприемлемы для лесоразработок, или снижение спроса на потребительских рынках, вызванное избытком местного сырья. Несмотря на вышеупомянутые факторы, ожидается, что объем грузов лесной промышленности в Рижском свободном порту будет стабильным.

4.3.3. Контейнерные грузы

Контейнерные грузы - самый быстроразвивающийся грузовой сегмент в Латвии. За последние 10 лет их объем удвоился до 450 тыс. TEU. Рижский свободный порт обеспечивает 99% от общего грузооборота контейнеров латвийских портов, и за последнее десятилетие грузооборот контейнеров рос в среднем на 10% в год.

Грузооборот портов ареала рынка Рижского свободного порта

Объем контейнерных грузов в вышеупомянутых четырех транспортных коридорах, обслуживающих ареал рынка Рижского свободного порта, в 2017 году составил 7,5 млн TEU. Учитывая, что регионы с эквивалентными экономическими и демографическими показателями (например, Индонезия или Бразилия) генерируют больший объем контейнерных грузов, есть основание полагать, что рыночный ареал Рижского свободного порта имеет потенциал для создания дополнительных объемов контейнерных грузов, что будет способствовать увеличению оборота контейнерных грузов в портах (этому может способствовать, например, индустриализация России и других стран ареала рынка, что обуславливает необходимость в импорте оборудования; увеличение доли товаров с более высокой добавленной стоимостью в структуре экспорта и т. д.).

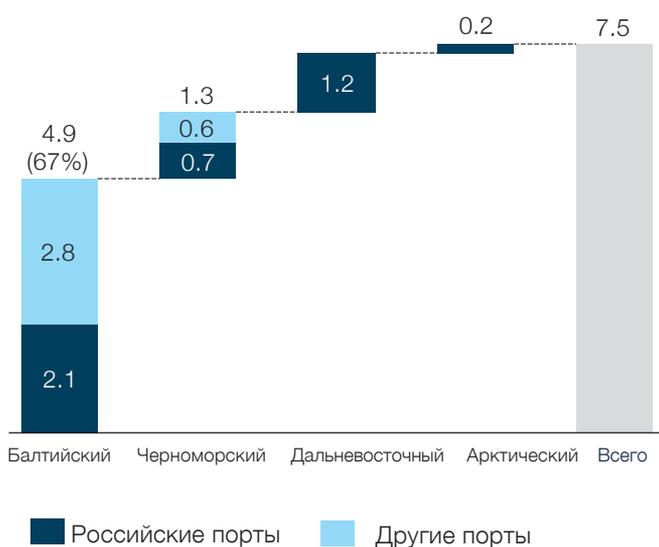
Коридор Балтийского моря обслуживает большую часть (4,9 млн TEU или 67%) всех контейнерных грузов ареала рынка Рижского свободного порта, притом, более половины (57%) контейнерных грузов коридора Балтийского моря обрабатывается портами за пределами России. Рига с оборотом, составляющим 446 тыс. TEU, является пятым по величине контейнерным портом в коридоре Балтийского моря с долей рынка ~10% (см. рисунок № 17).

Рисунок № 17

Поток контейнерных грузов ареала рынка Рижского свободного порта в 2017 году

Распределение потока контейнерных грузов ареала рынка по коридорам

Ед. изм.: млн TEU, 2017 г.



Источник: POR

Распределение потока контейнерных грузов ареала рынка по странам

Ед. изм.: млн TEU, 2017 г.



Всего, %

Транзитные грузы

Около трети всех контейнерных грузов в коридоре Балтийского моря составляют транзитные грузы, однако в некоторых портах структура контейнерных грузов отличается - российские порты региона, в основном, обслуживают экспортные / импортные грузы, объем транзитных контейнерных грузов в портах Финляндии составляет ~40%, а в Рижском свободном порту транзитные контейнерные грузы составляют большую часть (70-80%) от общего потока контейнерных грузов. Хотя точные данные о происхождении транзитных контейнерных грузов недоступны, примерно 10% от общего объема экспортных / импортных контейнерных грузов России ежегодно перевозится через порты, находящиеся за пределами России. Страны ареала рынка Рижского свободного порта, которые не имеют своих собственных внешних морских портов (Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Кыргызстан), в 2017 году обеспечили почти 800 тыс. TEU. Этот объем представляет собой потенциальный контейнерный транзитный грузопоток для портов, обслуживающих ареал рынка, в том числе, для портов Балтийского моря.

Латвийский экспорт и импорт

Точная информация об объемах экспорта / импорта латвийских контейнерных грузов не учитывается, кроме того, обобщение данных осложняет тот факт, что большую долю внешней торговли Латвии составляет торговля с другими странами ЕС и эти сделки не регистрируются.

В 2017 году Латвия экспортировала ~100 тыс. TEU. С 2000 года экспорт товаров в контейнерах рос в среднем на 10% в год. Наибольшая доля латвийского экспорта контейнерных грузов составляет сырье (различные виды древесины – 42%, торф – 28%), в то время как важнейшие пункты назначения – Китай (15%), Корея (14%), Египет (11%) и США (10%).

Объемы импорта контейнерных грузов относительно меньше (~34 тыс. TEU в 2017 году). Большинство товаров, импортируемых в контейнерах, составляли автомобильные шины, на которые приходилось 11% объема; в свою очередь, страной происхождения большей части контейнерных грузов был Китай (34%), за которым следуют США, Индия и Турция.

4.3.4. Паромные и пассажирские перевозки

Этот транспортный сегмент включает в себя грузовые и пассажирские перевозки на судах типа Ro-Ro и Ro-Pax.

Перевозка грузов паромными (Ro-Ro и Ro-Pax)

Объем грузов Ro-Ro, обрабатываемых портами Латвии, с 2000 года ежегодно увеличивается в среднем на 9%, достигнув 3,2 млн тонн в 2017 году. Росту оборота грузов Ro-Ro способствовал запуск новых регулярных паромных линий в Вентспилсском свободном порту, где обслуживается большая часть (66% в 2017 году) латвийских грузов Ro-Ro.

Перевозки Ro-Ro в Рижском свободном порту осуществляются при использовании регулярной пассажирской линии из Риги в Стокгольм (обеспечивает АО "Tallink Latvija"), а объем грузов значительно не увеличился - в зависимости от количества прибывающих паромов он составляет 400-600 тыс. тонн в год. Рыночная позиция Рижского свободного порта в этом сегменте сравнительно хуже, чем у других крупных портов Латвии – расположение в Рижском заливе, по сравнению с другими портами, требует более длительного времени захода паромов, а также дополнительных расходов, которые являются существенным ограничивающим обстоятельством для поддержания регулярного движения.

Пассажиры

В 2017 году Рижский свободный порт обслужил 0,83 млн пассажиров, что является самым большим количеством пассажиров в истории порта. Пассажирские перевозки можно разделить на два сегмента (круизные туристы и паромные пассажиры) с разными операционными характеристиками.

Круизный рынок имеет явно выраженный сезонный характер – круизные суда, в основном, заходят в порт с мая по сентябрь. Для круизного бизнеса также характерна

цикличность – пассажиры круизных судов, в основном, являются постоянными клиентами определенных судоходных линий, и операторы круизных судов регулярно меняют судоходные маршруты, чтобы предлагать своим клиентам новые пункты прибытия круизных судов. Это объясняет периодическое включение/ исключение города Рига из маршрута круиза и, таким образом, колебания числа круизных пассажиров в Рижском свободном порту. В 2017 году в Рижском свободном порту было зарегистрировано исторически наибольшее количество круизных пассажиров (87,4 тыс.), и они составили ~10% от общего числа пассажиров, обслуженных в Рижском свободном порту.

Для дальнейшего развития круизного сегмента в Риге следует обеспечить соответствующую ширину и глубину судоходного канала, необходимые для обслуживания более крупных круизных судов, а также большее количество доступных причалов для одновременного приема нескольких круизных судов. В дополнение к вышесказанному, инфраструктура обслуживания пассажиров, в т.ч. сообщение с городом, нуждается в улучшении.

~90% от общего числа пассажиров в Рижском свободном порту приходится на пассажирскую паромную линию Tallink, которая обеспечивает регулярное ежедневное сообщение со Стокгольмом (0,74 млн пассажиров в 2017 году). В отличие от пассажиров круизных судов, которые, в основном, путешествуют в отпуске, паромные перевозки используются как туристами, так и пассажирами в служебных целях. Развитие сегмента пассажирских перевозок возможно за счет привлечения новой регулярной паромной линии в другой порт в регионе Балтийского моря.

4.3.5. Другие грузы

Рижский свободный порт является многофункциональным портом, и, помимо основных, рассмотренных ранее групп грузов, также предлагает обработку и хранение других видов грузов. Другие грузы составляют 10-15% от общего грузооборота, и в эту группу входят руда, различные металлические грузы (включая металлолом, ферросплавы), металлические изделия, каменная крошка, строительные материалы, замороженные грузы, а также другие грузы. Часть этих грузов (руда, каменный щебень, металлические изделия) — это грузы, полученные морским транспортом, что позволяет снизить значительное преобладание грузов, отправляемых морским транспортом.

4.4. Положение Рижского свободного порта на рынке

Рижский свободный порт является ярко выраженным транзитным портом, т. к. в порту, в основном, обрабатываются грузы, происхождение или пункт назначения которых находится за пределами Латвии. Большую часть грузооборота Рижского свободного порта составляют грузы российского и белорусского происхождения. Доля транзитных грузов составляет ~80% от общего грузооборота порта.

На долю латвийских экспортных и импортных грузов приходится относительно небольшая доля грузооборота Рижского свободного порта (~20%). Промышленная деятельность (машиностроение и металлообработка, химическая промышленность, электронная промышленность и т. д.), осуществляемая в Рижском свободном порту и его окрестностях (Рижская агломерация), не обеспечивает значительного дополнительного грузопотока в Рижский свободный порт. Таким образом, местный грузовой сегмент, в основном, составляют сельскохозяйственные и лесопромышленные грузы Рижской агломерации, значительный рост которых в ближайшие 10 лет не прогнозируется.

Транзитные грузы, обслуживаемые Рижским свободным портом, в основном, представляют собой энергоресурсы, наибольшую долю которых составляет экспорт российского ископаемого топлива. Учитывая геополитическую ситуацию и политику развития транспорта России, а также глобальные тенденции в области энергетики, такая зависимость создает значительные риски для дальнейшего развития Рижского свободного порта.

Учитывая значительную долю транзитных грузов в структуре грузооборота, положение Рижского свободного порта на рынке рискованное, поскольку эти грузы потенциально могут быть перенаправлены в другие порты региона Балтийского моря. Риск дополнительно увеличивается за счет структуры транзитных грузов: около половины грузооборота порта составляют энергоресурсные грузы (уголь и

нефтепродукты), что делает Рижский свободный порт чувствительным к тенденциям мирового энергетического рынка и геополитическим процессам. Рижский свободный порт может частично снизить эти риски, способствуя развитию перерабатывающей промышленности на территории Рижского свободного порта (используя преимущества режима свободной зоны), а также привлекая дополнительные латвийские экспортные и импортные грузы.

Основные факторы, влияющие на грузооборот Рижского свободного порта, приведены в таблице № 9.

Таблица № 9

Основные факторы, влияющие на грузооборот Рижского свободного порта

Фактор	Описание
Геополитическая ситуация	<ul style="list-style-type: none"> Наибольшую долю грузооборота Рижского свободного порта составляют транзитные грузы из России или других стран через Россию. Россия последовательно проводит политику развития и протекционизма российских портов, направляя грузы в свои порты, и ожидается, что эта политика продолжится. Улучшение отношений между Латвией и Россией или ЕС и Россией может оказать существенное влияние на возможности Рижского свободного порта по сохранению и привлечению транзитных грузов.
Железнодорожное сообщение	<ul style="list-style-type: none"> 100% транзитных навалочных и наливных грузов Рижского свободного порта перевозится по железной дороге. Чтобы перенаправить грузы в свои порты, Россия применяет ограничения на железнодорожные перевозки в направлении нероссийских портов, в том числе благоприятную для России железнодорожную тарифную политику.
Тенденции в сфере энергетики	<ul style="list-style-type: none"> На долю угля приходится 1/3 грузооборота Рижского свободного порта, и большая часть этого угля - энергетический уголь (уголь, используемый в качестве топлива для производства электроэнергии). Ожидается, что потребление угля в Европе в ближайшие десятилетия сократится. В России объем добычи угля снизится, а основными странами-импортерами угля станут страны Восточной Азии и Южной Азии.
Потребление в странах ареала рынка	<ul style="list-style-type: none"> Рижский свободный порт является крупнейшим контейнерным портом в Латвии. На объемы контейнерных грузов влияет потребление в Латвии и странах ареала рынка Рижского свободного порта. Изменения в потреблении энергоресурсов (в основном, нефтепродуктов) в Латвии могут негативно повлиять на перспективы Рижского свободного порта в будущем. Ожидается, что в Латвии и соседних странах (в России, Литве, Эстонии и Беларуси) численность населения будет продолжать сокращаться, что окажет негативное влияние на рост потребления, невзирая на увеличение доходов населения.
Производство в странах ареала рынка	<ul style="list-style-type: none"> В Латвии производится зерно, которое является одним из главных навалочных грузов, переваливаемых в Рижском свободном порту, за исключением энергетических грузов. В странах ареала рынка, особенно в России, зерно и другие сельскохозяйственные продукты производятся в больших объемах. Беларусь, которая не имеет морских границ, производит нефтепродукты и использует Рижский свободный порт в качестве порта для экспорта нефтепродуктов.
Портовая конкуренция	<ul style="list-style-type: none"> Рижский свободный порт работает в условиях жесткой рыночной конкуренции. Российские порты имеют амбициозные планы по расширению мощностей, которые могут повлиять на перспективы развития Рижского свободного порта. Неизвестно, в какой степени российским портам удастся перенять экспорт и импорт всех товаров России и Центральной Азии, но ожидается, что: <ul style="list-style-type: none"> Объем российского угля будет уменьшаться, но он все равно будет экспортироваться через Рижский свободный порт, поскольку для российских владельцев энергоресурсных грузов важно предоставить несколько портов для обработки грузов, чтобы обеспечить непрерывность экспорта угля (например, в зимний период, когда российские порты могут замерзнуть). Кроме того, у Латвии есть возможность обеспечить более низкую цену перевозки за тонну от латвийской границы до погрузки грузов на суда в Рижском свободном порту по сравнению с другими маршрутами грузоперевозок, при условии, что Россия снижает или отказывается от железнодорожных тарифных скидок на транспортировку грузов в российские порты; Российские нефтепродукты и далее все в большей степени будут направляться в российские порты, но Рижский свободный порт может продолжать обрабатывать и привлекать дополнительные белорусские грузы; Перенос контейнерных грузов в российские порты более сложен, поскольку как в России, так и в других странах существует конкурентоспособный рынок автоперевозок, таким образом, эти грузы, скорее всего, все еще будут направляться в Рижский свободный порт.

Источник: POR

Принимая во внимание вышеупомянутый анализ рынка, контейнерные грузы, сельскохозяйственные и лесопромышленные грузы и пассажирские перевозки являются перспективными сегментами грузов Рижского свободного порта.

Таблица № 10

Главные сегменты развития Рижского свободного порта

Сегмент	Обоснование	Цель(-и)
<p>Контейнерные грузы</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Растущий сегмент рынка, в котором Рижский свободный порт занимает стабильную позицию. Расположение в столице обеспечивает спрос на контейнерные перевозки для обслуживания местного рынка. Хорошее автомобильное и железнодорожное сообщение с территорией Евразии. 	<ul style="list-style-type: none"> Сохранение и увеличение доли транзитного рынка. Способствовать развитию обрабатывающей промышленности на территории Рижского свободного порта путем определения поддерживаемых секторов с наибольшим потенциалом развития грузовых перевозок.
<p>Сельскохозяйственные и лесопромышленные грузы</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Рост объемов производства зерна в Латвии обеспечивает стабильную базу местных грузов. Большой транзитный рынок, который включает в себя часть Эстонии, Литвы, России и Украины. Прогнозируемый рост мирового населения будет способствовать увеличению потребления зерна. 	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение доли на местном рынке за счет обеспечения перевалки экспортного зерна и зерновых продуктов на левом берегу Даугавы, ближе к основному региону происхождения грузов (Земгале). Увеличение добавленной стоимости грузовых перевозок за счет создания возможностей для хранения больших объемов грузов на складах в Рижском Свободном порту, и для обработки грузов (сортировка, упаковка и т. д.).
<p>Паромные и пассажирские перевозки</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Имеется местный спрос на паромные перевозки в Риге, а также привлекательное предложение для туристов. В других портах региона, таких как Стокгольм и Санкт-Петербург, больше прибывающих судов, что указывает на возможность привлечения дополнительных судов в Ригу. Пассажиры круизных судов вносят непосредственный вклад в экономику города. 	<ul style="list-style-type: none"> Привлечь дополнительных круизных операторов и суда в Рижский Свободный порт, увеличив таким образом количество пассажиров. Привлечение дополнительных операторов грузовых и пассажирских паромов. Сотрудничать с рижским самоуправлением и туристическими операторами для развития круизных услуг.

Источник: УРСП

5. Прогнозы по грузообороту

На основе проведенного анализа рынка в рамках *Программы 2019–2028* определены два сценария прогнозов грузоперевозок.

Минимальный сценарий включает в себя прогноз грузооборота Рижского свободного порта в ситуации, когда на Рижский Свободный порт одновременно будут влиять несколько неблагоприятных рыночных факторов.

Оптимистический сценарий включает в себя прогноз грузооборота Рижского свободного порта в ситуации, если рынок морских грузоперевозок будет развиваться благоприятно для Рижского свободного порта. В таблице № 11 приводится краткое описание основных допущений, характеризующих оба сценария.

Таблица № 11

Предположение по сценариям грузооборота Рижского свободного порта

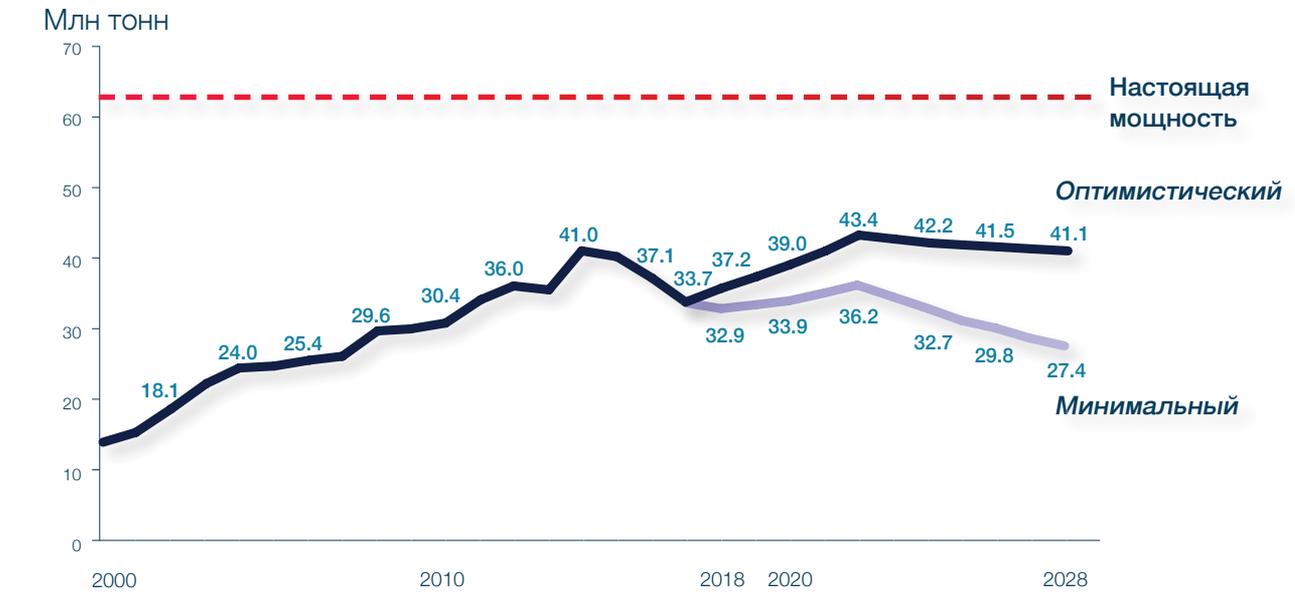
Основные допущения	Минимальный сценарий	Оптимистический сценарий
Социально-экономические тенденции	<ul style="list-style-type: none"> Отрицательный естественный прирост населения на большей части ареала рынка Рижского свободного порта. Низкий средний темп роста мирового ВВП. Ограничение инноваций. 	<ul style="list-style-type: none"> Отрицательный естественный прирост населения на большей части ареала рынка Рижского свободного порта. Значительный средний темп роста мирового ВВП. Небольшой положительный рост ВВП на большей части ареала рынка Рижского свободного порта. Развитие инноваций.
Геополитика	<ul style="list-style-type: none"> Соперничество за влияние и ресурсы между крупными державами. Страны не могут прийти к соглашению по важнейшим глобальным вопросам, таким как снижение выбросов парниковых газов. 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшается международное сотрудничество по глобальным вопросам, таким как сокращение выбросов парниковых газов.
Энергетика	<ul style="list-style-type: none"> Низкий рост ВВП снижает цены на энергоресурсы, что снижает конкурентоспособность ВИЭ. Приоритет обеспечению энергоресурсами в противовес защите окружающей среды и содействию устойчивому развитию. Увеличение потребления ископаемой энергии в Западной Европе и др. странах, являющихся рынками экспорта российских энергоресурсов. 	<ul style="list-style-type: none"> Высокий рост ВВП увеличивает цены на энергоресурсы, что повышает конкурентоспособность ВИЭ. ВИЭ в долгосрочной перспективе снижают долю рынка ископаемого топлива. Новые технологии обеспечивают экономию топлива, способствуя снижению потребления ископаемых энергоресурсов.
Торговля	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение ограничений на международную торговлю (международные санкции, меры по защите рынка и т. д.). Более низкий рост объемов внешней торговли из-за торговых ограничений и, соответственно, более низкие темпы роста ВВП. Более низкие темпы роста объема контейнерных грузов из-за относительно низких темпов роста ВВП. Небольшой рост навалочных грузов, так как страны стремятся обеспечить продовольственные и энергетические ресурсы. 	<ul style="list-style-type: none"> Значительный рост ВВП, на который влияет либерализация торговли. Значительное увеличение объема контейнерных грузов, обусловленное свободной торговлей и спросом на потребительские товары. Меньший рост объема навалочных грузов на отдельных рынках под влиянием снижения потребления ископаемых энергоресурсов.

Источник: POR

В *Минимальном сценарии* грузооборот Рижского свободного порта сокращается с 34 млн тонн в 2017 году до 27 млн тонн в 2028 году и до ~18 млн тонн в 2037 году. Основными причинами снижения грузооборота являются уменьшение объема угля и наливных грузов. В свою очередь, в *Оптимистическом сценарии* общий грузооборот Рижского свободного порта достигнет 41 млн тонн к 2028 году, и 42 млн тонн к 2037 году. В *Оптимистическом сценарии* рост грузооборота в долгосрочной перспективе ограничивается снижением перевалки угля и наливных грузов. На рисунке № 18 показан долгосрочный прогноз грузооборота Рижского свободного порта для обоих сценариев на период с 2018 по 2037 год.

Рисунок № 18

Прогнозы сценариев по грузообороту Рижского свободного порта на 2018-2028 гг.



Источник: POR

Оборот контейнерных грузов в *Минимальном сценарии* увеличится с 446 тыс. TEU в 2017 году до 621 тыс. TEU в 2028 году и до 690 тыс. TEU в 2037 году. В *Оптимистическом сценарии* прогнозируется рост соответственно до 754 тыс. TEU в 2028 году и 1 млн TEU в 2037 году. Большая часть оборота контейнерных грузов в обоих сценариях будет обеспечиваться транзитными грузами. На рисунке № 19 показан долгосрочный прогноз оборота контейнерных грузов в Рижском свободном порту по обоим сценариям на период с 2018 по 2037 год.

Рисунок № 19

Прогнозы сценариев по грузообороту контейнерных грузов на 2018-2028 гг.



Источник: POR

В *Минимальном сценарии* прогнозируется умеренное снижение числа обслуживаемых пассажиров с 839 тыс. в 2017 году до 813 тыс. в 2028 году и увеличение до 837 тыс. (т.е. практически до уровня 2017 года) в 2037 году. В *Оптимистическом сценарии* прогнозируется увеличение числа пассажиров с 839 тыс. в 2017 году до 1,1 млн в 2028 году и 1,4 млн в 2037 году, при увеличении числа пассажиров как на паромных, так и круизных судах (см. рисунок № 20).

Прогнозы сценариев числа пассажиров на 2018-2028 год



Источник: POR

В следующем разделе приводится расшифровка прогнозов по основным группам грузов и пассажиров, обслуживаемых в Рижском свободном порту, для *Минимального* и *Оптимистического сценариев*.

5.1. Минимальный сценарий

5.1.1. Описание макроэкономических допущений

В *минимальном сценарии* используются следующие макроэкономические допущения:

- Число жителей стран ареала рынка Рижского свободного порта остается неизменным до 2030 года - 282 миллиона, но далее до 2037 году уменьшится до 276 млн;
- Общий ВВП ареала рынка увеличится с 2,5 трлн до 3 трлн долларов США в 2027 году и 3,7 трлн долларов США в 2037 году (в среднем + 2% в год);
- Население Латвии сократится с 1,9 млн человек до 1,6 млн в 2037 году (в среднем -1% в год);
- Средний темп роста ВВП Латвии + 2% в год.

В результате воздействия глобальных факторов (см. Таблицу № 11 в начале главы 5) ожидается замедленное развитие народного хозяйства и внешней торговли.

5.1.2. Прогноз энергоресурсных грузов

Минимальный сценарий предусматривает ежегодное сокращение объема энергоресурсных грузов на 3%, в основном из-за уменьшения транзита угля с 12 млн тонн в 2017 году до 10 млн тонн в 2028 году и 2 млн тонн в 2037 году. Снижение объема грузов будет в основном определяться следующими факторами:

- Увеличение спроса на уголь в Восточной Азии и Южной Азии (Китай и Индия) и, соответственно, переориентация российского экспорта угля на российские порты Дальнего Востока;
- Достижение максимальной добычи угля в России примерно в 2030 году и ее последующее снижение;
- Стабилизация спроса на уголь в странах Восточной Азии и Южной Азии после 2030 года (с увеличением использования природного газа и ВИЭ);
- Относительно неизменный спрос на уголь на российском внутреннем рынке.

В то же время Россия будет продолжать экспортировать уголь через Рижский свободный порт по двум основным причинам: развитие российских портов и железнодорожной инфраструктуры требует времени для достижения мощности, необходимой для обслуживания российских экспортных грузов, кроме того, у владельцев угольных терминалов, действующих в Рижском свободном порту, установлены тесные связи с российскими угледобывающими предприятиями.

Между тем, объемы перевалки нефтепродуктов снизятся с 6 млн тонн до 2 млн тонн в 2028 году и до 1,9 млн тонн до 2037 года. Объем нефтепродуктов, обрабатываемых Рижским свободным портом, в основном, будет состоять из белорусских грузов, а также нефтепродуктов, импортируемых из Скандинавии для внутреннего потребления в Латвии. Прогнозируется, что экспорт российских нефтепродуктов будет полностью перенаправлен в российские порты. Рижскому свободному порту придется конкурировать с портами Литвы и Польши в борьбе за белорусские грузы.

5.1.3. Прогноз по обороту сельскохозяйственных и лесопромышленных грузов

В *Минимальном сценарии* объем сельскохозяйственных грузов в Рижском свободном порту будет постепенно увеличиваться с 1,4 млн тонн до 1,7 млн тонн в 2028 году и достигнет 1,9 млн тонн в 2037 году. Увеличение объемов грузов будет в основном обеспечиваться за счет внутренних грузов, так как увеличение объема транзита сельскохозяйственных грузов не будет значительным. Объем минеральных удобрений, который, главным образом, обеспечиваются за счет российского и белорусского экспорта, снизится приблизительно с 2,4 млн тонн в 2017 году до ~0,9 млн тонн в 2028 году и до ~0,4 млн тонн в 2037 году. Прогнозируется, что Россия постепенно переориентирует погрузку минеральных удобрений на свои порты.

Сохранится определенная стабильность в сегменте лесопромышленных грузов, поскольку поток этих грузов, в основном, состоит из экспорта латвийской древесины. Часть древесины - чуть более половины - будет транспортироваться как навалочные грузы, в свою очередь, остальная часть объема останется в контейнерах. Ожидается незначительное увеличение объема щепы в латвийских портах, однако в *Минимальном сценарии* увеличение объема перевалки щепы в Рижском свободном порту не прогнозируется, предполагая, что увеличение объема грузов обеспечится перевалкой в других латвийских портах.

5.1.4. Прогноз контейнерных грузопотоков

Объем контейнеров в ареале рынка Рижского свободного порта увеличится от 7,5 млн. TEU до 14 млн TEU в 2028 году и 23 млн TEU в 2037 году (средний темп роста 6% в год), однако доля рынка Рижского свободного порта снизится с 6% в 2017 году до 4% в 2028 году и 3% в 2037 году. Объем контейнерных грузов, переваленных в Рижском свободном порту, составит 620 тыс. TEU в 2028 году и ~690 тыс. TEU в 2037 году, обеспечивая средний темп роста в размере 2% в год. Увеличится объем как экспортных и импортных латвийских контейнерных грузов (в среднем +3% в год), так и объем транзита контейнерных грузов (в среднем +2% в год).

5.1.5. Прогноз паромных грузоперевозок

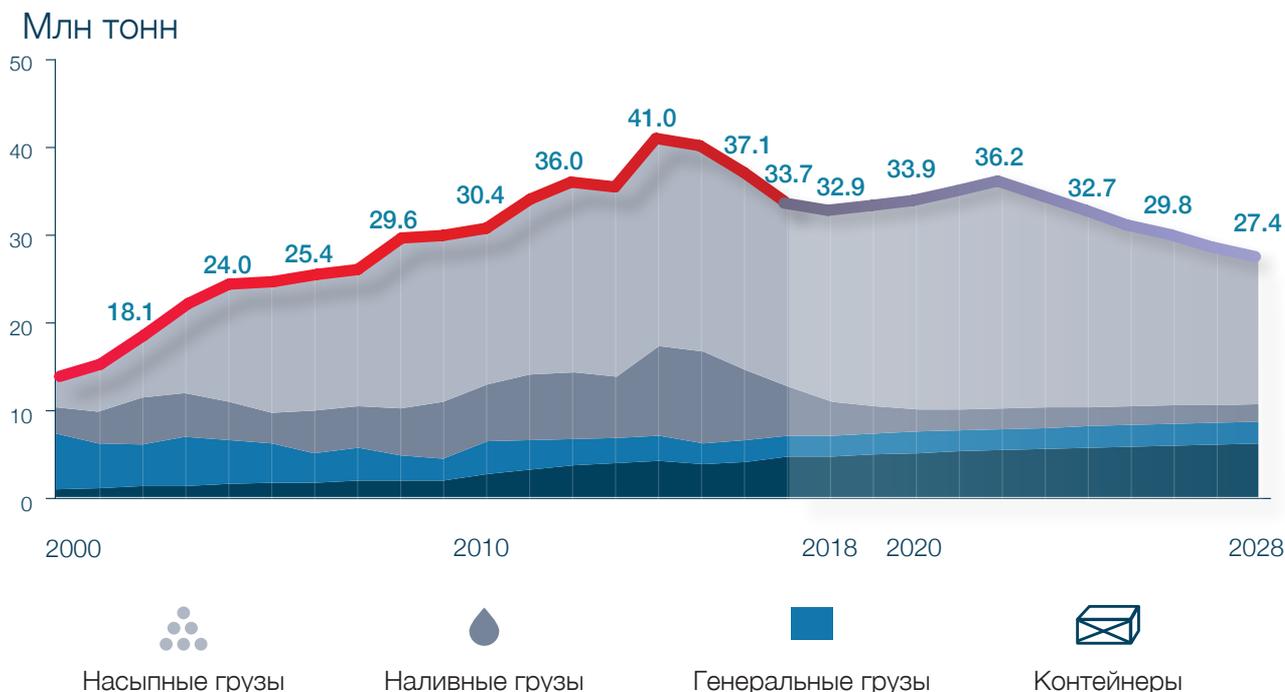
Минимальный сценарий предусматривает, что в случае негативного естественного и механического прироста населения число пассажиров уменьшится, и на него не повлияет маркетинговая деятельность Рижского свободного порта по привлечению пассажиров. В результате число пассажиров, перевозимых паромными, уменьшится, а также не будут открыты новые паромные маршруты и не будут предоставлены дополнительные паромы для обслуживания существующего маршрута Рига-Стокгольм. Ожидается, что количество пассажиров сократится до 818 тыс. человек в 2028 году, а прирост в 2037 году будет до 837 тыс. человек (т.е. на уровне 2017 года). Объем грузов Ro-Ro будет относительно постоянным - 438 тыс. тонн в 2017 году, 557 тыс. тонн в 2028 году и 560 тыс. тонн в 2037 году.

5.1.6. Сводка Минимального сценария с разбивкой по типу грузов

Сводка прогнозов грузооборота по Минимальному сценарию приведена в рисунке № 21.

Рисунок № 21

Прогноз грузооборота по видам грузов в 2018-2028 гг. по Минимальному сценарию



Источник: POR

5.2. Оптимистический сценарий

5.2.1. Описание макроэкономических допущений

В Оптимистическом сценарии используются следующие макроэкономические допущения:

- Число жителей стран ареала рынка Рижского свободного порта вырастет с 282 млн до 287 млн в 2027 году, затем уменьшится до 285 млн в 2037 году;
- Общий ВВП стран ареала рынка Рижского свободного порта вырастет с 2,5 трлн долларов США до 3,3 трлн долларов США в 2027 году и до 4 трлн долларов США в 2037 году (в среднем + 3% в год); численность населения Латвии сократится с 1,9 млн. человек до 1,8 миллиона в 2037 году (в среднем -0,5% в год); средний рост ВВП Латвии составит + 3% в год. Геополитическая ситуация (политические и экономические отношения между ЕС и Латвией и Россией) в долгосрочной перспективе улучшится. Прогнозируется увеличение спроса на энергоресурсы, но в то же время существует большая неопределенность относительно сроков сокращения потребления ископаемых энергоресурсов.

5.2.2. Прогноз по обороту энергоресурсных грузов

Оптимистический сценарий прогнозирует долгосрочное сокращение перевалки энергоресурсных грузов, в основном, за счет объема перевалки угля: увеличение с 12 млн тонн в 2017 году до 13 млн тонн в 2028 году, а затем снижение до 7 млн тонн в 2037 году. Снижение объема грузов определяют, главным образом, следующие факторы:

- Перемещение глобального спроса на уголь на восток (Китай и Индия) и переориентация российского экспорта в порты Дальнего Востока;

- Постепенный долгосрочный рост объемов добычи угля в России и конкурентоспособность России на мировом рынке угля;
- Уменьшение спроса на уголь в странах Восточной Азии и Южной Азии после 2030 года (с увеличением использования природного газа и ВИЭ);
- Небольшой рост спроса на уголь на российском внутреннем рынке.

Рижский свободный порт сохранит экспортные отправки российского угля, принимая во внимание нормализацию межгосударственных отношений и тот факт, что российские производители будут по-прежнему считать Рижский свободный порт привлекательным экспортным каналом для некоторых оставшихся нишевых рынков в странах Европы и Америки. Кроме того, у стивидорных компаний по перевалке угля в Рижском свободном порту установлены тесные связи с российскими угледобывающими предприятиями.

В свою очередь, в течение последующих 20 лет объемы перевалки нефтепродуктов в Рижском свободном порту будут сохраняться на стабильном уровне, составляя 3-3,5 млн тонн. Этот объем, в основном, будут составлять белорусские грузы. Прогнозируется, что российские грузопотоки будут полностью переориентированы на российские порты. Рижскому свободному порту придется конкурировать с портами Литвы и Польши в сфере перевалки белорусских грузов.

5.2.3. Прогноз по обороту сельскохозяйственных и лесопромышленных грузов

В *Оптимистическом сценарии* объем сельскохозяйственных грузов увеличится с 1,4 млн тонн до 3 млн тонн в 2028 году и достигнет 5,2 млн тонн в 2037 году. Увеличению грузооборота будут способствовать следующие факторы:

- Увеличение объема производства зерна в Латвии с 2,6 млн тонн до 4 млн тонн в 2028 году и 4,7 млн тонн в 2037 году, когда в стране под зерновые будут использоваться до 15% земельной площади (по сравнению с 11% в настоящее время); Рижский свободный порт будет обрабатывать 1,6 млн тонн грузов латвийского экспорта зерна в 2028 году и 2,4 млн тонн в 2037 году;
- Рижский свободный порт будет продолжать привлекать транзитные грузы из России, Литвы, Эстонии и, возможно, также с севера Украины, объемы транзитных грузов будет в 2 раза превышать объемы латвийского экспорта;
- Объем минеральных удобрений увеличится с 2,3 млн. тонн в 2017 году до 3,6 млн тонн в 2028 году, достигнув 5 млн тонн в 2037 году, чему будет способствовать рост российского и белорусского экспорта и тесные связи между терминалами в Рижском свободном порту и производителями в странах ареала рынка.

В лесопромышленной отрасли прогнозируется незначительное увеличение объемов грузов. В долгосрочной перспективе большая часть древесной щепы будет транспортироваться в контейнерах. В последующие десять лет оборот древесной щепы в Рижском свободном порту будет увеличиваться в среднем на 1% в год, кроме того, доля Рижского свободного порта на рынке увеличится с 44% до 50%. Объем лесоматериалов останется относительно стабильным

5.2.4. Прогноз контейнерного грузопотока

Объем контейнеров в ареале рынка Рижского свободного порта увеличится с 7,5 млн TEU до 15 млн TEU в 2028 году и до 27 млн TEU в 2037 году (среднегодовой темп роста 7%), однако доля рынка Рижского свободного порта снизится с 6% до 5% в 2028 году и до 4% в 2037 году. Оборот контейнерных грузов в Рижском свободном порту прогнозируется 754 тыс. TEU в 2028 году и до 1 млн TEU в 2037 году (среднегодовой темп роста 5%). Увеличению объема контейнерных грузов будет способствовать растущий латвийский экспорт и импорт (в среднем +3% в год) и рост транзита контейнерных грузов (в среднем +5% в год).

5.2.5. Прогноз паромных грузоперевозок

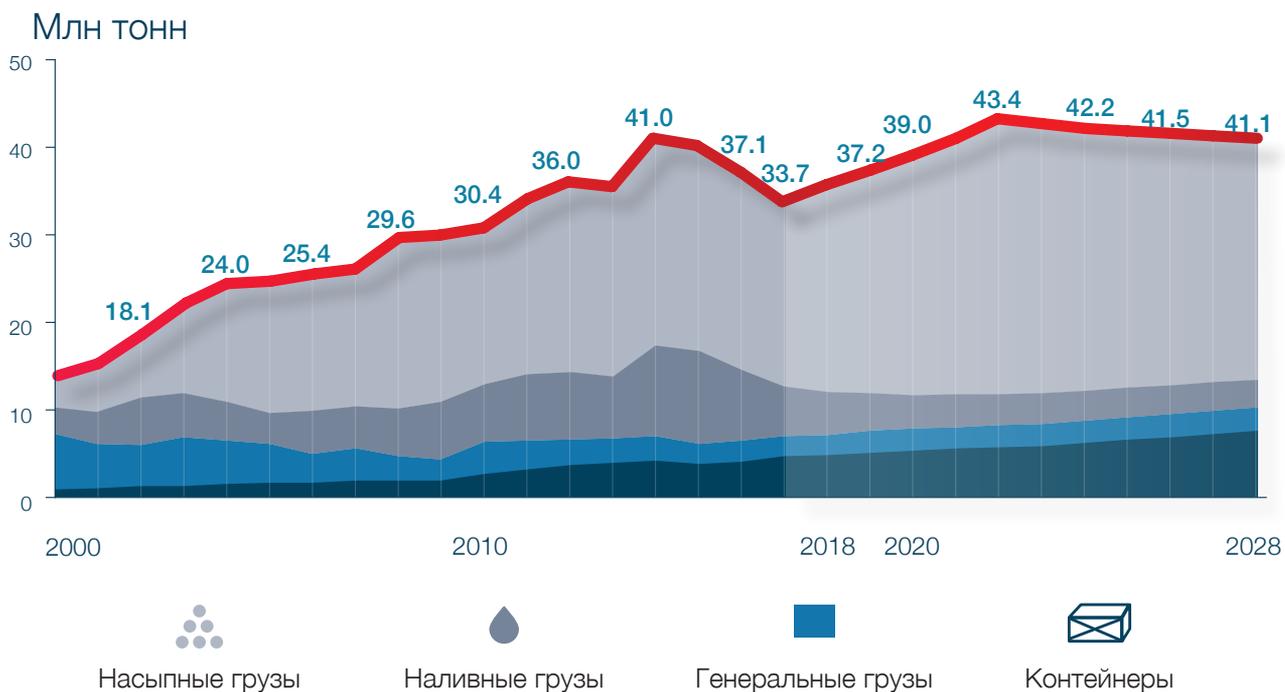
Оптимистический сценарий предусматривает, что Рижское самоуправление и УРСП будут предпринимать согласованные действия по продвижению города Рига и развитию круизных перевозок. Кроме того, УРСП будет инвестировать в улучшение инфраструктуры пассажирского терминала, что сделает Ригу более привлекательным пунктом назначения круизных судов. Также будут сделаны инвестиции в инфраструктуру, чтобы позволить Рижскому свободному порту принимать более 120 круизных судов в год, притом, круизные маршруты и графики будут согласовываться операторами круизных линий во избежание заторов. Количество прибывающих паромов будет стабильным, но среднее число пассажиров на одном пароме увеличится. В то же время объемы перевозок грузов Ro-Ro в ближайшее десятилетие немного увеличатся (в среднем на 1% в год). Прогнозируется 1,1 млн пассажиров в 2028 и 1,4 млн пассажиров в 2037 году, в свою очередь, объем грузов Ro-Ro увеличится до 599 тыс. тонн в 2028 году и до 733 тыс. тонн в 2037 году.

5.2.6. Прогноз грузооборота по Оптимистическому сценарию

Сводка прогноза грузооборота по *Оптимистическому сценарию* приведена в рисунке № 22.

Рисунок № 22

Прогноз грузооборота Рижского свободного порта по Оптимистическому сценарию по типам грузов на 2018-2028 год



Источник: POR

6. Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз Рижского свободного порта

На основе комплексной оценки внутренней и внешней среды Рижского свободного порта проведен анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (SWOT) Рижского свободного порта. Матрица SWOT включает в себя наиболее важные внутренние и внешние факторы, которые оказывают или в будущем могут оказать положительное или отрицательное воздействие на деятельность Рижского свободного порта (см. Таблицу № 12). Согласно общепринятому подходу SWOT-анализа, сильные и слабые стороны характеризуют Рижский свободный порт, а возможности и угрозы - внешнюю среду, в которой работает порт (внешние факторы, напрямую не зависящие от УРСП и не контролируемые им).

Таблица №12

Матрица SWOT-анализа Рижского свободного порта

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> • Стабильное положение на рынке восточного побережья Балтийского моря, в том числе значительный порт по обработке навалочных грузов и контейнеров; • Рига является привлекательным пунктом назначения для туристов; • признанный в отрасли имидж Риги как многофункционального порта; • Развитые мультимодальные морские и сухопутные транспортные соединения для перевозки грузов в / из стран ареала рынка; • мощность инфраструктуры терминалов Рижского свободного порта во всех сегментах достаточна для обработки дополнительных грузов; • УРСП инвестирует в поддержание и развитие портовой инфраструктуры общего пользования, отвечающей рыночному спросу; • Рижский свободный порт безопасен – на терминалах введены требования Кодексов ISPS (ОСПС) и IMDG в сфере безопасности; • Регулярный мониторинг окружающей среды в Рижском свободном порту; • УРСП является финансово независимым и стабильным учреждением с возможностью привлечения финансирования для реализации крупных проектов; • УРСП внедрила систему управления качеством ISO 9001 и систему экологического менеджмента ISO 14001; • Целенаправленная коммуникация с жителями окрестностей порта, на которых влияет деятельность порта, об долгосрочном и взаимовыгодном взаимодействии между портом и городом. 	<ul style="list-style-type: none"> • Высокая доля транзитных грузов в портфеле портовых грузов; высокий риск перенаправления грузов в другие порты на восточном побережье Балтийского моря; • Расположение в Рижском заливе затрудняет навигацию судов в зимних условиях, а также ограничивает развитие паромных и круизных перевозок; • Ширина канала недостаточна для безопасного захода крупнотоннажных судов (например, Panamax, больших круизных лайнеров) в плохих погодных условиях; • В порту отсутствует береговое электроснабжение (кроме острова Криеву) и услуги бункеровки судов СПГ; • Нет автотранспортных подъездов к порту в обход центра Риги и густонаселенных районов; • Для развития территорий порта, которые на настоящий момент не используются и не сданы в аренду, и реализации инвестиционных проектов необходимы большие инвестиции; • На нескольких территориях, сданных в аренду, долгое время не начата и не ведется хозяйственная деятельность, связанная с функциями порта; • В доходах УРСП высокую долю обеспечивают поступления от портовых сборов, возможности УРСП по сбалансированию структуры доходов (увеличение доходов от аренды земли и инфраструктуры) ограничены; • Недовольство жителей окружающих районов Риги, на которых влияет деятельность порта, близостью портовой деятельности.
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> • Увеличение экспорта в Латвии и странах ареала рынка Рижского свободного порта; • Растущий сегмент контейнерных перевозок; • Растущий сегмент круизов в Европе и регионе Балтийского моря; • создание кластера портовых услуг и обрабатывающей промышленности на территории порта, в том числе в свободных портовых зонах; • Развитие интеллектуальных технологий в отрасли грузоперевозок, логистики и портов; • Доступность внешних инструментов финансовой поддержки; • Увеличение поддержки деятельности порта латвийским обществом и населением районов Риги, на которые влияет работа порта. 	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение грузопотока из-за изменения геополитической ситуации; • снижение энергоресурсных грузов; • Транспортная политика соседних стран, неблагоприятная для латвийского транспортного сектора; • усиление конкуренции между портами на восточном побережье Балтийского моря; • Пропускная способность портовых подъездных путей может быть ограничена при реализации проектов развития государственной и рижской городской транспортной инфраструктуры; • Новые переправы через Даугаву, запланированные Ригой, могут значительно ограничить использование отдельных портовых зон; • Расположение порта в центре Риги ограничивает возможности его индустриализации; • Специализированные портовые терминалы в условиях снижения грузопотока не способны перепрофилировать свою деятельность; • Рыночная конкуренция может привести к снижению доходов УРСП; • Снижение поддержки деятельности порта латвийским обществом и населением районов Риги, на которые влияет работа порта, может ограничить развитие порта.

7. Стратегия развития Рижского свободного порта

Стратегия развития Рижского свободного порта включает миссию, видение и стратегические цели порта на ближайшие 10 лет. Стратегические цели основаны на результатах SWOT-анализа, и направлены на развитие сильных сторон и использование возможностей Рижского свободного порта, а также на устранение слабых сторон и снижение рисков.



7.1. Миссия и видение Рижского свободного порта

7.1.1. Миссия

Задача Рижского свободного порта как глобального пункта пересечения грузоперевозок состоит в том, чтобы удовлетворять рыночный спрос на качественные услуги по перевалке грузов всех типов, адаптируясь к пожеланиям клиентов, глобальным изменениям рынка, и предлагая привлекательные условия для развития предпринимательской деятельности, связанной с деятельностью порта.

Путем реализации социально ответственной политики Рижский свободный порт обеспечивает экологическую стабильность и социальный диалог между портом и обществом.

Обязательство Рижского свободного порта - обеспечить привлекательную инвестиционную среду для развития портовой перевалки грузов, обработки грузов и производства, чтобы обеспечить постоянно растущий вклад в экономику Латвии.

7.1.2. Видение

Рижский свободный порт - это многофункциональный и современный порт, ориентированный на долгосрочное развитие, находящийся на пересечении транспортных коридоров, который приобретает все большее значение в глобальной цепи грузовых и пассажирских перевозок, предоставляя клиентам надежные и пользующиеся доверием высококачественные портовые услуги по конкурентоспособным ценам и в соответствии с наилучшей практикой портов Европы.

Рижский свободный порт является устойчивым центром привлечения бизнеса, производства и инвестиций в масштабе всей Балтии со значительным вкладом в народное хозяйство.

Развитие Рижского свободного порта основано на реализации социально ответственной политики, рациональном использовании ресурсов, заботой о среде и создании долгосрочного сотрудничества с государственными и муниципальными учреждениями и обществом в развитии всеобъемлющей и интегрированной транспортной инфраструктуры.

7.2. Стратегические цели Рижского свободного порта

В соответствии с концепцией и миссией Рижского свободного порта, были определены

стратегические цели развития порта и Стратегический план действий по их достижению. Стратегические цели сформулированы и структурированы в соответствии с четырьмя основными направлениями деятельности РСР:

- обработка грузов и пассажирские перевозки;
- добавленная стоимость, индустриализация и территориальное развитие;
- развитие инфраструктуры и инновации;
- управление портом.

Карта стратегических целей (СЦ) РСР показана на рисунке № 23, после чего следует список показателей эффективности выполнения СЦ (см. Таблицу № 13). Показатели эффективности предоставляют возможности для мониторинга эффективности выполнения СЦ.

Рисунок № 23

Карта стратегических целей на 2019-2028 год

Сфера
деятельности
Управления
Рижского
свободного порта

Стратегические цели (СЦ)

Перевалка грузов и пассажирские перевозки	СЦ 1: способствовать стабильному росту объемов грузов на долгосрочной основе	СЦ 2: сделать Ригу важным портом для круизных судов и пассажирских паромов в регионе Балтийского моря				
	СЦ 3: способствовать более эффективному использованию портовой территории и привлекать проекты развития на свободные портовые территории, которые способствуют увеличению грузооборота морских перевозок	СЦ 4: способствовать развитию производства и услуг добавленной стоимости в Рижском свободном порту	СЦ 5: способствовать узнаваемости Рижского свободного порта и привлекать новых клиентов	СЦ 12: создать “кластер” компаний Рижского свободного порта, обеспечив доступность и синергию услуг	СЦ 13: развивать Рижский свободный порт в соответствии с принципами деятельности “умного порта”	СЦ 14: уменьшить воздействие Рижского свободного порта на окружающую среду
Добавленная стоимость, индустриализация и территориальное развитие						
Развитие инфраструктуры и инновации	СЦ 6: поддерживать безопасную и устойчивую инфраструктуру обслуживания судов	СЦ 7: поддерживать и развивать соответствующую наземную инфраструктуру для обслуживания грузовых и пассажирских потоков	СЦ 8: обеспечить эффективные системы безопасности и охраны порта, отвечающие современным и будущим вызовам			
Управление портом	СЦ 9: укреплять принципы хорошего управления и корпоративной культуры УРСР	СЦ 10: реализовывать устойчивую финансовую политику	СЦ 11: укреплять Рижский свободный порт как социально ответственное и открытое для общественности учреждение			

Таблица № 13

Результативные показатели и критерии выполнения стратегических целей на 2019-2028 гг.

Стратегическая цель	Результативные показатели и критерии выполнения СЦ
СЦ1: способствовать стабильному росту объемов грузов на долгосрочной основе	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение объема грузов, обработанных в Рижском свободном порту в 2019-2028 гг.: <ul style="list-style-type: none"> - общий грузооборот 45 млн тонн в год; - включая контейнерные грузы - 1 млн TEU в год; - положительный средний прирост грузооборота (1-2% в год) за период.
СЦ2: сделать Ригу важным портом для круизных судов и пассажирских паромов в регионе Балтийского моря	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение количества круизных лайнеров и пассажиров: <ul style="list-style-type: none"> - заход более 150 круизных лайнеров в год; - более 150 тыс. круизных пассажиров в год; Увеличение пассажирских и грузовых паромных перевозок: <ul style="list-style-type: none"> - в порту начинает действовать по меньшей мере одна новая регулярная паромная линия.
СЦ3: способствовать более эффективному использованию портовой территории и привлекать проекты развития на свободные портовые территории, которые способствуют увеличению грузооборота морских перевозок	<ul style="list-style-type: none"> Не менее десяти новых арендаторов земли в порту, осуществляющих коммерческую деятельность, связанную с функциями порта; Увеличение арендуемой площади портовой зоны (% и га); Увеличение интенсивности использования портовой территории (млн т/год по основным сегментам грузов); Грузооборот, сгенерированный новыми арендаторами земли (млн т/год); Инвестиции коммерсантов на территории порта (млн евро/год и млн евро за период).
СЦ4: способствовать развитию производства и услуг добавленной стоимости в Рижском свободном порту	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение числа производственных предприятий и предприятий по предоставлению услуг добавленной стоимости для грузов (количество); Увеличение номенклатуры услуг добавленной стоимости и производственных услуг, предоставляемых на территории порта; Дополнительный грузооборот созданный производственными предприятиями в порту (млн т/ год).
СЦ5: способствовать узнаваемости Рижского свободного порта и привлекать новых клиентов	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение числа клиентов порта - судоходные линии, грузоотправители, и т. д. (число). Представление Рижского свободного порта на значимых отраслевых мероприятиях и в организациях в Латвии и мире (число); Содействие международному сотрудничеству и перенятию передового опыта в различных аспектах, связанных с портовой деятельностью; Обеспечено представление интересов Рижского свободного порта в международных организациях в сфере экономических коммуникаций, транспорта и логистики, а также в отрасли круизных перевозок.
СЦ6: поддерживать безопасную и устойчивую инфраструктуру обслуживания судов	<ul style="list-style-type: none"> Главный судовой канал расширен до 150 м; Главный судовой канал углублен от приемного буга до острова Криеву с отметкой глубины 16-17 м и от острова Криеву до южной части Кундзиньсалы с отметкой глубины до 15,5 м; Обеспечена достаточная глубина у причалов для обслуживания больших круизных лайнеров, используемых в Балтийском море; Создана единая линия причального кордона, создав также новые территории для коммерческой деятельности в порту; Моли Рижского свободного порта реконструированы; Проведена реконструкция дамб FG и CDE берегового укрепления главного судовой хода; Производится реконструкция как минимум одного причала в год; Обеспечена непрерывность работы технических навигационных средств; Обеспечено соответствие технического флота порта интенсивности движения судов (средний возраст флота, вместимость и адекватность оборудования); Уменьшено число несчастных случаев, связанных с судоходством в порту; Уменьшено количество дефектов, связанных с оборудованием причалов (фендеры, швартовые устройства, освещение и т. д.); Модернизировано оборудование Центра управления движением судов (ЦУДС).
СЦ7: поддерживать и развивать соответствующую наземную инфраструктуру для обслуживания грузовых и пассажирских потоков	<ul style="list-style-type: none"> Осуществлена реконструкция существующего железнодорожного соединения с Кундзиньсалой; Построен транспортный путепровод с улицы Твайка на Кундзиньсалу; Построен железнодорожный мост на Кундзиньсалу через протоку Саркандзавага; Инфраструктура на острове Криеву и в Кундзиньсале достаточна для обеспечения работы терминалов; Обеспечено развитие инфраструктуры в западной части острова Криеву; Модернизирована железнодорожная инфраструктура в Ринужи и Даугавгриве; Территория Спилве адаптирована для обеспечения работы порта, включая строительство инфраструктуры общего пользования; Увеличена мощность инженерно-коммуникационных сетей Рижского свободного порта.
СЦ8: обеспечить эффективные системы безопасности и охраны порта, отвечающие современным и будущим вызовам	<ul style="list-style-type: none"> Уменьшено количество инцидентов, связанных с безопасностью в порту; Поддерживается соответствие портовых терминалов требованиям Кодексов ISPS и IMDG; Внедрена биометрическая система контроля доступа на объектах критической инфраструктуры; Контрольные пункты пересечения границы порта оснащены цифровыми системами (электронная система пересечения границы порта EORSS); Портовые системы связаны с системами безопасности государственного управления (полиция, таможня, пограничная служба), и проводится эффективный обмен информацией; Системы УРСП связаны с системами терминалов порта.

СЦ9: укреплять принципы хорошего управления и корпоративной культуры УРСП	<ul style="list-style-type: none"> • Клиентам предоставляется актуальная информация об услугах, предоставляемых УРСП, связанных с ними процедурах и принципах определения оплаты; • Поддерживается эффективная связь с клиентами порта; • Поддерживается система управления качеством, соответствующая стандартам; • Поддерживается система внутреннего аудита и обеспечивается выполнение ее рекомендаций; • Разработана и внедрена политика корпоративной культуры УРСП; • Создана и внедряется система оценки эффективности и вовлеченности сотрудников.
СЦ10: реализовывать устойчивую финансовую политику	<ul style="list-style-type: none"> • Доходы УРСП превышают расходы на сумму, превосходящую размер износа основных средств; • рентабельность по EBITDA не менее 25%; • Доля собственного капитала (включая инструменты финансовой поддержки) в общей сумме баланса не менее 70%; • Превышение доходов над расходами после погашения кредитных обязательств за отчетный период направляется на инвестиции в инфраструктуру; • Используются инструменты ЕС или другие инструменты финансовой поддержки; • Выполнены условия, выдвинутые кредитными учреждениями по отношению к финансовым показателям.
СЦ11: укреплять Рижского свободного порта как социально ответственное и открытое для общественности учреждение	<ul style="list-style-type: none"> • Продолжается сотрудничество УРСП с окрестностями порта; • Продолжается участие в мероприятиях и организуются мероприятия, связанные со сферой социальной ответственности УРСП; • Проводится периодический мониторинг имиджа Рижского свободного порта, и доля положительных оценок повышается; • Реализуется целенаправленная политика коммуникации УРСП.
СЦ12: создать “кластер” компаний Рижского свободного порта, обеспечив доступность и синергию услуг	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех коммерческих услуг в порту доступны по крайней мере два поставщика услуг; • Количество поставщиков портовых услуг увеличивается; • Количество услуг, доступных в порту, увеличивается; • Портовые предприятия проводят совместную деятельность, направленную на эффективное использование ресурсов, на взаимной основе, либо в сотрудничестве с УРСП.
СЦ13: развивать Рижский свободный порт в соответствии с принципами деятельности “умного порта”	<ul style="list-style-type: none"> • Введена новая система делопроизводства УРСП; • Внедрена новая информационная система Рижского порта (ROIS); • Разработана и внедрена новая информационная система сообщества Рижского порта (ROKIS); • Реализована автоматизация пунктов пропускного контроля (сокращение времени пересечения границ порта грузами и автотранспортом, возможность планирования времени доставки / вывоза груза, переход к электронному оформлению документов импорта и экспорта грузов); • Разрабатывать и предлагать клиентам решения для поддержки портовых процессов и повышения эффективности информационных потоков (IT-аппликации и т. д.).
СЦ14: уменьшить воздействие Рижского свободного порта на окружающую среду	<ul style="list-style-type: none"> • Системы менеджмента качества окружающей среды поддерживаются в соответствии с требованиями стандарта; • Создана и введена единая Программа мониторинга экологии в порту; • Завершена санация исторически загрязненных портовых территорий; • Инфраструктура для приема судовых отходов соответствует рыночному спросу; • В порту предоставляется услуга снабжения судов топливом СПГ (сжиженный природный газ); • В порту доступна услуга берегового электроснабжения; • В порту уменьшено количество инцидентов, связанных с загрязнением окружающей среды в связи с деятельностью порта; • Уменьшается количество жалоб жителей районов города Рига, на которые влияет деятельность порта, на деятельности порта; • Порт становится членом сети Green Port, инициативы ЕС по охране окружающей среды портов.

На основе стратегических целей, выдвинутых УРСП на период действия *Программы 2019–2028*, и результативных показателей их выполнения, был подготовлен Стратегический план действий (см. ниже по тексту).

7.3. Стратегический план действий

Стратегический план действий определяет приоритетные действия, которые необходимо предпринять для достижения стратегических целей *Программы 2019–2028*. План не ограничивает УРСП только теми действиями, которые в нем указаны; план будет регулярно обновляться в соответствии с изменением рыночной ситуации.

В рамках Стратегического плана действий для каждой стратегической цели (СЦ) указано обоснование ее актуальности, вытекающее из разделов *Программы 2019–2028* Характеристика Рижского свободного порта и Анализ рынка; определены основные действия для достижения цели, а также указана связь цели с другими стратегическими целями.

7.3.1. **СЦ1**: Способствовать стабильному росту объемов грузов на долгосрочной основе

Обоснование



Задача УРСП состоит в том, чтобы создать условия, которые обеспечат устойчивое увеличение грузооборота в долгосрочной перспективе - это главная цель Рижского свободного порта, достижение которой обеспечит функционирование и развитие Рижского свободного порта.

Контейнерные, сельскохозяйственные и лесопромышленные грузы в разделе Анализ рынка Программы 2019-2028 идентифицированы как грузы, которые в долгосрочной перспективе будут формировать основу грузооборота Рижского свободного порта. Мероприятия, которые способствуют привлечению и увеличению объемов этих грузов, считаются приоритетными, кроме того, воздействие на окружающую среду от перевалки таких грузов относительно меньше. Экологически чистый порт является частью видения Рижского свободного порта.

УРСП будет развивать Рижский свободный порт как контейнерный порт регионального значения ("containerhub port"), обслуживающий грузопотоки на евразийском континенте (включая северную ветвь Шелкового пути, коридор Юг-Север, Транссибирскую магистраль и т. д.). В будущем Рижский свободный порт должен стать портом распределения грузов в направлении Северной Европы для логистического центра Большой Камень.

Европы для логистического центра Большой Камень.

Растущий рынок сельскохозяйственных грузов дает Рижскому свободному порту возможность стать доминирующим портом Латвии в этой группе грузов. Большая часть сельскохозяйственных грузов состоит из латвийского экспорта, и в то же время Рижский свободный порт имеет возможность привлекать дополнительные объемы транзитных грузов. В сегменте лесопромышленных грузов Рига будет оставаться ведущим портом Латвии, обслуживая как грузы местного происхождения, так и экспортные грузы соседних стран. Экспорт местных сельскохозяйственных и лесопромышленных латвийских грузов обеспечит основу грузооборота Рижского свободного порта в долгосрочной перспективе.

Энергоресурсы, химические сыпучие грузы, металлы и др. транзитные грузы также будут продолжать составлять значительную часть грузооборота порта, поэтому УРСП будет способствовать развитию также и этих сегментов. Мощност терминалов Рижского свободного порта по перевалке этих грузов достаточна для обслуживания существующих и дополнительных потоков. Наряду с другими рынками транзитных грузов, УРСП в качестве приоритета по привлечению грузов определяет сотрудничество с Беларусью, которая не имеет прямого выхода к морю, но с которой уже сегодня установлено стабильное сотрудничество. Беларусь имеет потенциал для создания дополнительных транзитных грузопотоков в сфере контейнерных грузов, сельскохозяйственных и лесопромышленных, а также химических сыпучих грузов, нефтепродуктов и т. д.

Ключевые действия для достижения СЦ1

- Способствовать перевалке контейнерных грузов:
 - привлечь новые линии контейнерных перевозок, в том числе линии дальнего плавания (deep-sea);
 - привлечь на неиспользуемые территории Рижского свободного порта предприятия обрабатывающей промышленности и логистические компании, которые осуществляют контейнеризацию грузов и предоставляют услуги добавленной стоимости по обработке грузов (см. также СЦ3 и СЦ4);
 - применять к контейнеровам условия портовых сборов, которые способствуют увеличению объема груза;
 - в сотрудничестве с LDz и др. заинтересованными сторонами способствовать привлечению контейнерных грузоперевозок в Латвийский транзитный коридор;
- Способствовать перевалке сельскохозяйственных и лесопромышленных грузов:
 - привлечь на неиспользуемые территории Рижского свободного порта предприятия обрабатывающей промышленности и логистические компании, которые обрабатывают сельскохозяйственные и лесопромышленные грузы и предоставляют услуги добавленной стоимости (см. также СЦ3 и СЦ4);
 - в сотрудничестве с LDz и др. заинтересованными сторонами способствовать привлечению перевозок сельскохозяйственных и лесопромышленных грузов в Латвийский транзитный коридор из Литвы, России, Белоруссии, Украины, и т. д.;
- Поддерживать инициативы предприятий Рижского свободного порта по увеличению объемов грузов в существующих сегментах грузов (энергоресурсы, химические навалочные грузы, металлы и т. д.), а также по привлечению новых нишевых грузов.

Связь с другими СЦ

Другие стратегические цели (за исключением СЦ2, которая относится к развитию пассажирских перевозок) служат вспомогательными инструментами для достижения СЦ1.



7.3.2. **СЦ2:** Сделать Ригу важным портом для круизных судов и пассажирских паромов в регионе Балтийского моря

Обоснование



Новые линии грузопассажирского (Ro-Pax) паромного сообщения с другими портами Балтийского моря обеспечат Риге не только лучшую интеграцию в региональную сеть грузовых и пассажирских перевозок, но и позволит увеличить объем и долю грузов Ro-Ro, таким образом также увеличивая диверсификацию грузооборота порта.

При общем увеличении круизных перевозок в глобальном масштабе, наблюдается стабильный рост круизного рынка также и в регионе Балтийского моря. Предложение туристических услуг Риги как столицы привлекательно для привлечения круизного туризма. Таким образом, у Риги есть потенциал стать важным портом для обслуживания круизных пассажиров в регионе. Синергия с рижскими самоуправлением и компаниями туристической индустрии (аэропорт “Рига”, AirBaltic, туроператоры, операторы железнодорожной линии Rail Baltica и т. д.)

будет способствовать долгосрочному развитию морских пассажирских перевозок.

Ключевые действия для достижения СЦ2

- Развивать инфраструктуру обслуживания круизных судов и паромов типа Ro-Pax (см. также СЦ6 и СЦ7);
- В сотрудничестве с туристическими организациями Рижского самоуправления и коммерсантами отрасли:
 - способствовать привлечению новых круизных линий / операторов в Ригу;
 - продвигать узнаваемость Риги как круизного города, включая позиционирование порта в качестве отправной и конечной точки круиза (“turnaround port”);
 - обеспечить представительство УРСП и города Риги в ассоциациях круизной индустрии (см. также СЦ5);
- Привлечь новые паромные линии Ro-Pax;
- Применять условия портовых сборов к паромам типа Ro-Pax и круизным лайнерам, которые способствует увеличению числа пассажиров.

Связь с другими СЦ

СЦ2, как и СЦ1, является мерой конечного результата деятельности УРСП, для достижения которой должны быть реализованы несколько других СЦ. Наиболее существенный вклад в достижение СЦ2 обеспечит СЦ5-СЦ8.



7.3.3. **СЦ3:** Способствовать более эффективному использованию портовой территории и привлекать проекты развития на свободные портовые территории, которые способствуют увеличению грузооборота морских перевозок

Обоснование



Территория порта является ограниченным ресурсом, поэтому ее наиболее эффективное использование является одним из основных условий долгосрочного развития Рижского свободного порта. УРСП следует оценить эффективность деятельности портовых предприятий, а также содействовать развитию новых проектов в порту. При освоении территории соблюдаются следующие принципы: на территориях, имеющих прямой доступ к акватории, в первую очередь должны развиваться терминалы перевалки морских грузов, а на остальных территориях - склады, логистические центры, производственные предприятия, и прочие проекты, которые косвенно способствовали бы росту оборота морских грузов или создавали другие виды синергии с портовыми предприятиями.

Ключевые действия для достижения СЦ3

Разработать и внедрить новый порядок аренды земли, предусматривая мотивирующие условия для более эффективного использования территории порта и увеличения грузооборота;

Привлекать новые предприятия на свободные территории порта (см. также СЦ5);

В сотрудничестве с заинтересованными сторонами пересмотреть границы Рижского свободного порта на отдельных портовых территориях, чтобы способствовать более эффективное использование территории и работу предприятий;

содействовать использованию преимуществ режима лицензированной коммерческой деятельности и свободной зоны (см. также СЦ5);

подготовить свободные территории для коммерческого использования (инженерно-геологические исследования, разработка планов развития транспортной инфраструктуры и инженерных коммуникаций, и т. д.);

В сотрудничестве с разработчиками проектов и оценив целесообразность инвестиций, построить общественную портовую инфраструктуру (транспортную инфраструктуру и инженерные коммуникации) до территорий проектов развития;

Оценив целесообразность инвестиций, модернизировать общественную инфраструктуру порта, чтобы способствовать увеличению мощности и эффективности работы портовых терминалов (см. также СЦ6 и СЦ7).

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ3 внесет вклад в выполнение СЦ1, а также в реализацию СЦ11. Реализация СЦ3 рассматривается вместе с выполнением СЦ4 и СЦ5, в свою очередь, в достижение СЦ3 планируется существенный вклад от СЦ7 и СЦ12.



СЦ4

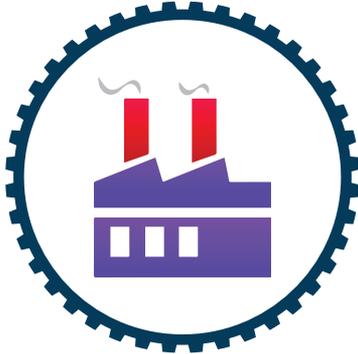
СЦ5

СЦ7

СЦ12

7.3.4. **СЦ4:** Способствовать развитию производства и услуг добавленной стоимости в Рижском свободном порту

Обоснование



Развитие производства и диверсификация услуг добавленной стоимости по обработке грузов внесет значительный вклад в достижение СЦ3, поэтому УРСП подчеркивает это как отдельную стратегическую цель. В дополнение к действиям, оговоренным в СЦ3, были определены дополнительные действия для достижения СЦ4.

В Рижском Свободном порту следует развивать производства, деятельность которых привлечет морские грузопотоки сырья и / или готовой продукции. Наличие логистики и услуг добавленной стоимости по обработке грузов (хранение, обработка, упаковка или переупаковка, консолидация, контейнеризация и т. д.) в Рижском свободном порту предоставляет клиентам более широкий выбор и, таким образом, способствует привлечению грузов. Вышеупомянутые направления деятельности позволяют снизить бизнес-риски, связанные с высокой долей транзитных грузов. Развитие услуг добавленной стоимости и производственных услуг во взаимодействии с существующими услугами по обработке и хранению грузов будет способствовать увеличению грузопотоков в Рижском свободном порту.

Ключевые действия для достижения СЦ4

- Разработать и внедрить новый порядок аренды земли, предусматривающий стимулы для развития производства и услуг добавленной стоимости по обработке грузов;
- Поддержка инициатив предприятий Рижского свободного порта по развитию производства и услуг добавленной стоимости по обработке грузов;
- Способствовать привлечению производств и новых проектов по оказанию услуг на свободные территории (Спилве).

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ4 внесет вклад в выполнение СЦ1. Реализация СЦ4 рассматривается в сочетании с выполнением СЦ3 и СЦ5, в свою очередь, наиболее существенный вклад в достижение СЦ4 планируется от выполнения СЦ5, СЦ7 и СЦ12.



7.3.5. **СЦ5:** Способствовать узнаваемости Рижского свободного порта и привлекать новых клиентов

Обоснование



Узнаваемость способствует привлечению новых клиентов и в условиях высокой конкуренции стимулирует дополнительные грузопотоки и пассажирские перевозки. Эта цель достижима посредством активной деятельности в сфере маркетинга и международного сотрудничества. Маркетинговая деятельность позволит активно продвигать услуги порта на целевых рынках, в свою очередь, участие в различных международных организациях дает возможность представлять интересы Рижского порта и привлекать новых клиентов.

Ключевые действия для достижения СЦ5

- Разработать и внедрить новую маркетинговую стратегию для способствования достижению стратегических целей *Программы 2019-2028*;
- Активно вовлекать предприятия Рижского свободного порта в процесс маркетинга УРСП;
- Сотрудничать с Министерством сообщения, Рижским самоуправлением, LDz, аэропортом “Рига”, LIAA, организациями туристической индустрии, операторами Rail Baltica и др. организациями, чтобы включиться в совместную маркетинговую деятельность транспортного сектора Латвии и повышать эффективность этих мероприятий;
- Обеспечить участие в организациях, имеющих значение для Рижского свободного порта:
 - для представления интересов Рижского свободного порта в разработке отраслевой политики (Международная ассоциация портов (IAPH), Европейская организация морских портов (ESPO), Организация балтийских портов (BPO), Международная ассоциация капитанов портов (ИМА), Международная сеть портовых городов (AIVP) и т. д.);
 - для привлечения грузовых и пассажирских потоков (Координационный Совет по Трансибирским перевозкам (ICSTT), Всемирная организация свободных зон (WFZA), Общество содействия Латвийско-Белорусским экономическим связям (LBESVB), *Cruise Europe*, *Cruise Baltic*, Международная ассоциация круизных линий (CLIA), различные торгово-промышленные палаты, и т. д.);
- Содействовать перенятию передовой практики международных портов в УРСП и на предприятиях Рижского свободного порта;
- Продолжить сотрудничество с дружественными портами (“sister-ports”);
- Содействовать обмену опытом между УРСП и другими специалистами Рижского свободного порта.

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ5 вносит значительный вклад в СЦ1-СЦ4, а также в достижение прочих СЦ.



7.3.6. **СЦ6:** Поддерживать безопасную и устойчивую инфраструктуру обслуживания судов

Обоснование



Морские грузовые и пассажирские перевозки характеризуются последовательным увеличением средних параметров судов, а также совершенствованием технологий навигации и управления судами. Рижский свободный порт в условиях конкуренции должен предлагать соответствующую спросу и надежную инфраструктуру для обслуживания судов (молы, судовой канал (фарватер), причалы, навигационное оборудование и т. д.). Развитие инфраструктуры обслуживания судов должно соответствовать перспективному потоку грузов и пассажиров в конкретных районах порта, в то же время оно должно быть экономически обосновано и способствовать устойчивому развитию Рижского свободного порта.

Ключевые действия для достижения СЦ6

- Разработать среднесрочный План по содержанию и модернизации инфраструктуры Рижского свободного порта;
- Провести плановую модернизацию причалов Рижского свободного порта;
- Расширить главный судовой канал Рижского свободного порта до 150 м, чтобы обеспечить заход крупнотоннажных грузовых и круизных судов в порт;
- Углубить главный судовой канал Рижского свободного порта от приемного буя до острова Криеву с отметкой глубины 16-17 м и от острова Криеву до южной части Кундзиньсалы с отметкой глубины до 15,5 м, для обеспечения обслуживания крупнотоннажных сухогрузов и контейнеровозов;
- Обеспечить достаточную глубину у причалов для обслуживания наиболее крупных круизных судов, эксплуатируемых на Балтийском море;
- Оценить и освоить бухты портовой акватории, непригодные для обслуживания крупнотоннажных судов, для создания единой линии причального кордона и новых территорий для коммерческой деятельности;
- Восстановить береговые укрепления, в т. ч., реконструировать дамбы FG и CDE;
- реконструировать Восточный мол и Западный мол;
- В сотрудничестве с ФРСП провести модернизацию навигационного оборудования (маяки, водные знаки и т. д.);
- Провести обновление прочих объектов и развитие инфраструктуры, связанной с безопасной навигацией судов:
 - модернизация аппаратуры ЦУДС для обеспечения безопасной, непрерывной (24/7) и соответствующей требованиям работы;
 - в сотрудничестве с ФРСП оценить соответствие технического флота порта (ледоколы, лоцманские катера, и т. д.) требованиям обеспечения качественных навигационных услуг;
- Содействовать обеспечению мощностей по сбору сточных вод, соответствующих спросу, у причалов обслуживания пассажирских судов (связана с СЦ14);
- Поддерживать создание инфраструктуры берегового электроснабжения судов в Рижском свободном порту, отвечающей требованиям ЕС.

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ6 является существенной предпосылкой для выполнения СЦ1 и СЦ2. СЦ6 является относительно независимой целью, которая напрямую не зависит от реализации других СЦ, но связана с выполнением СЦ8, СЦ10, СЦ11 и СЦ14.



СЦ8



СЦ10



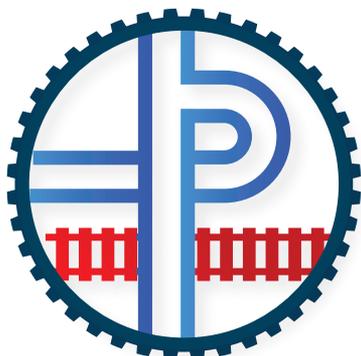
СЦ11



СЦ14

7.3.7. **СЦ7:** Поддерживать и развивать соответствующую наземную инфраструктуру для обслуживания грузовых и пассажирских потоков

Обоснование



Чтобы обеспечить быстрый грузопоток из Рижского свободного порта и в него, необходимо поддерживать и развивать наземную транспортную инфраструктуру порта, пропускная способность которой соответствует инфраструктуре LDz, государственным автодорогам и сети улиц Рижского самоуправления. Кроме того, хорошие соединения с системой городского общественного транспорта имеет важное значение для обслуживания потока пассажиров. В свою очередь, развитие инженерных коммуникаций порта (электроснабжение, водоснабжение и канализация, газоснабжение, сети связи) должно осуществляться согласованно с поставщиками этих услуг (АО “Sadales tīkls”, АО “Augstsprieguma tīkls”, АО “Gasol”, ООО “Rīgas ūdens” и др.). В целом развитие наземной инфраструктуры порта должно

соответствовать предполагаемому потоку грузов и пассажиров в конкретных портовых районах, в то же время оно должно быть экономически обоснованным и способствовать устойчивому развитию Рижского свободного порта.

Ключевые действия для достижения СЦ7

- Разработать среднесрочный План по содержанию и модернизации инфраструктуры Рижского порта;
- Проанализировать и определить оптимальную модель использования и управления наземной инфраструктурой Рижского свободного порта;
- Развивать наземную инфраструктуру Кундзиньсалы в соответствии с прогнозируемым увеличением грузооборота (контейнеры, сельскохозяйственные грузы и т. д.):
 - реконструкция существующего железнодорожного соединения;
 - строительство нового железнодорожного моста на Кундзиньсалу и подъездных железнодорожных путей - согласованно с LDz;
 - модернизация железнодорожной инфраструктуры путем создания железнодорожной станции Кундзиньсала;
 - строительство транспортной путепровода от улицы Твайка на Кундзиньсалу, обеспечив соединение порта с Восточной магистралью;
 - модернизация автомобильной инфраструктуры путем согласования перспективного развития терминалов с пропускной способностью инфраструктуры;
- Модернизировать железнодорожную инфраструктуру в Ринужи и Даугавгриве;
- Продолжать развитие инфраструктуры в западной части острова Криеву (подготовка территории, строительство причалов и связанной с ними инфраструктуры, реконструкция канала Хапака, и т. д.);
- В сотрудничестве с разработчиками новых проектов осуществлять строительство общественной инфраструктуры (транспортной сети и инженерных коммуникаций) на свободных территориях порта (в том числе, Спилве);
- Увеличить мощность сети инженерных коммуникаций Рижского свободного порта;
- В сотрудничестве с LDz в рамках проекта “Электрификация сети железных дорог Латвии” решить вопрос по электрификации сети железных дорог до станций Рижского свободного порта;
- В сотрудничестве с Рижским самоуправлением обеспечить инфраструктуру доступа для пассажиров и автотранспорта.

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ7 внесет значительный вклад в достижение СЦ1 и СЦ2, а также СЦ3-СЦ4. СЦ7 - это относительно независимая цель, которая напрямую не зависит от реализации других СЦ, но связана с выполнением СЦ10, СЦ11 и СЦ14.



СЦ10

СЦ11

СЦ14

7.3.8. **СЦ8:** Обеспечить эффективные системы безопасности и охраны порта, отвечающие современным и будущим вызовам

Обоснование



Комплексное управление и минимизация рисков безопасности является важной задачей УРСП, принимая во внимание риски, связанные с безопасностью судоходства, оборотом опасных грузов и общей глобальной безопасностью. Развитие систем безопасности и охраны направлено на повышение общего уровня безопасности Рижского свободного порта. Внедрение современных технологий будет способствовать эффективности систем безопасности и охраны: сократит время реагирования в случае возникновения рисков, и уменьшит расход ресурсов. Системы безопасности должны разрабатываться сбалансированно, максимально упрощая процессы при сохранении высокого уровня безопасности.

Ключевые действия для достижения СЦ8

- Разработать и внедрить Концепцию безопасности УРСП;
- Контролировать соблюдение требований Кодексов ISPS и IMDG на портовых предприятиях для повышения безопасности судов и оборудования терминалов, а также снижения рисков, связанных с оборотом опасных грузов;
- Внедрить единую Систему контроля периметра порта для обеспечения эффективного контроля за перемещением людей и грузов:
 - внедрение системы биометрического контроля доступа на объектах инфраструктуры особой важности;
 - внедрение портовой электронной системы пересечения границы на контрольно-пропускных пунктах;
- Обеспечить связь информационных систем УРСП и государственных органов (полиция, таможня, пограничная служба и т. д.), а также информационных систем УРСП и портовых предприятий, чтобы ускорить обмен информацией, связанной с рисками безопасности;
- Использовать новейшие технологии и оборудование для более эффективного видеонаблюдения на портовой территории и других систем безопасности (включая дроны, датчики движения, термодатчики, датчики запаха и т. д.).

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ8 необходима для достижения СЦ1 и СЦ2. СЦ8 - относительно независимая цель, которая напрямую не зависит от выполнения других СЦ, но связана с реализацией СЦ6 (в области безопасности судоходства), СЦ10 (управление финансами) и выполнением СЦ13 (внедрение ИТ-систем в области безопасности и защиты).



СЦ6



СЦ10



СЦ13

7.3.9. **СЦ9:** Укреплять принципы хорошего управления и корпоративной культуры УРСП

Обоснование



Для достижения стратегических целей, выдвинутых в *Программе 2019-2028*, существенны как согласованные действия УРСП и портовых предприятий, так и эффективные внутренние управленческие процессы УРСП. Соблюдение принципов надлежащего управления позволяет обеспечить эффективную и прозрачную деятельность УРСП, которая ориентирована на клиентов и интересы общества. Вовлеченный и мотивированный персонал УРСП является необходимым условием для качественного выполнения функций УРСП и более эффективного сотрудничества с клиентами порта.

Ключевые действия для достижения СЦ9

- Упростить административные процедуры для облегчения клиентам сотрудничества с УРСП;
- Обеспечить прозрачность процессов принятия и реализации управленческих решений УРСП;
- Внедрить принципы электронного управления:
 - Внедрение ИТ-решений (приложение для клиентов порта, электронное заявление, и т. д.) для обеспечения обмена актуальной деловой информацией и более быстрой связи с клиентами порта (связано с СЦ13);
 - Совершенствование ИТ-решений в процессах управления и делопроизводства УРСП;
- Усовершенствовать процессы управления персоналом, внедрить принципы корпоративной культуры в УРСП, чтобы мотивировать сотрудников, повысить эффективность работы, повысить вовлеченность и чувство принадлежности.

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ9 косвенно способствует достижению СЦ1 и СЦ2, а также вносит вклад в достижение остальных СЦ. СЦ9 напрямую не зависит от выполнения других СЦ.



7.3.10. **СЦ10:** Реализовывать устойчивую финансовую политику

Обоснование



УРСП должен проводить продуманную и устойчивую финансовую политику, чтобы иметь возможность обеспечить финансирование для поддержания и развития капиталоемкой инфраструктуры Рижского свободного порта в долгосрочной перспективе в изменчивых условиях рынка. Финансовое управление УРСП будет основываться на следующих принципах: среднесрочное финансовое планирование в соответствии с трехлетними Планами действий, контроль доходов и расходов, эффективное привлечение экономически обоснованных инвестиций и инструментов финансовой поддержки.

Ключевые действия для достижения СЦ10

- Реализовывать устойчивую финансовую политику УРСП, основанную на регулярном мониторинге финансовых показателей хозяйственной деятельности Рижского свободного порта;
- Поддерживать конкурентоспособную и прозрачную тарифную политику портовых услуг;
- Разработать новую модель портовых сборов Рижского порта, которая будет способствовать развитию стратегически важных грузовых сегментов;
- Разработать основные принципы для сбалансирования структуры доходов УРСП с целью уменьшения зависимости от доходов от портовых сборов;
- Привлекать доступные инструменты финансовой поддержки (структурные фонды ЕС и др.) для финансирования проектов развития.

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ10 способствует достижению всех других СЦ, учитывая, что для совершения любого действия необходимо спланировать эффективную модель финансирования внедрения и содержания. Достижение СЦ10 будет зависеть от реализации СЦ1 и СЦ2.



7.3.11. **СЦ11:** Укреплять Рижский свободный порт как социально ответственное и открытое для общества учреждение

Обоснование



Рижский свободный порт является важным элементом для развития города и государства, где происходит интегрированное и сбалансированное развитие портовых предприятий, окружающей среды и окрестностей порта. УРСП будет поддерживать социально ответственное предпринимательство и содействовать сотрудничеству между всеми заинтересованными сторонами, просвещению общества, улучшению качества жизни жителей в окрестностях порта и сохранению культурно-исторического наследия. Это изменит понимание общественностью роли и вклада порта в целом, и поможет достичь улучшения отношения и положительной оценки деятельности Рижского свободного порта в городе Рига.

Ключевые действия для достижения СЦ11

- Поддерживать активную коммуникацию с жителями окрестностей порта и обществом, разъясняя стратегию развития и аспекты деятельности Рижского свободного порта;
- Вовлекать жителей окрестностей порта и другие заинтересованные стороны в обмен идеями о сотрудничестве между портом и городом;
- Содействовать просвещению населения, сохранению исторического наследия порта, науке и образованию, поддерживать культурные и спортивные мероприятия, направленные на укрепление имиджа порта как социально ответственного субъекта;
- Благоустроить общественные места доступа к воде, культурно-историческим и природным объектам, а также зоны отдыха и т. д., где такие объекты совместимы с деятельностью порта;
- Проводить исследования роли Рижского свободного порта в экономике города Риги и Латвии с целью информирования общества о значении и вкладе порта;
- Проводить регулярный мониторинг имиджа порта.

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ11 косвенно способствует достижению всех других СЦ, так как общество дает согласие на реализацию проектов развития порта, Рижский свободный порт имеет хороший имидж в обществе, и так далее. Реализация СЦ11 зависит от выполнения СЦ5, СЦ9 и СЦ14.



СЦ5



СЦ9



СЦ14

7.3.12. **СЦ12:** Создать “кластер” компаний Рижского свободного порта, обеспечив доступность и синергию услуг

Обоснование



Наличие широкого спектра услуг сделает Рижский свободный порт наиболее привлекательным местом для грузоперевозок и предпринимательской деятельности в Балтийском регионе, что будет существенно способствовать достижению приоритетной стратегической цели СЦ1. Важное значение имеет взаимодействие между всеми предприятиями, работающими в Рижском свободном порту (терминалы, судовые/грузовые агенты, операторы судоходных линий, экспедиторы, услуги буксиров, бункеровочные услуги, судостроение и ремонт, и т. д.), а также сотрудничество с УРСП, которое создаст синергию и обеспечит взаимодополняемость услуг для клиентов, и экономию средств.

Ключевые действия для достижения СЦ12

- Обеспечение простых процедур для начала и ведения коммерческой деятельности:
 - способствуя привлечению в порт таких услуг, которые дополняют спектр услуг, предлагаемых клиентам;
 - содействуя усовершенствованию существующих услуг в соответствии с технологическими инновациями и рыночным спросом.
- Содействовать сотрудничеству между УРСП и портовыми предприятиями посредством совместной деятельности (внешний маркетинг, мероприятия по обмену опытом), обеспечивающей эффективное использование ресурсов.

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ12 способствует выполнению СЦ1-СЦ5, а также может внести вклад в выполнение СЦ10 и СЦ14. Реализация СЦ12 зависит от СЦ6, СЦ7.



СЦ6



СЦ7

7.3.13. **СЦ13:** Развивать Рижский свободный порт в соответствии с принципами деятельности “умного порта”

Обоснование



К вызовам растущей конкуренции между портами в будущем лучше всех смогут приспособиться “умные порты”, основными принципами деятельности которых является эффективность, экономия ресурсов и ответственное отношение к окружающей среде. Этому будет способствовать внедрение новейших ИТ-решений и технологических достижений. Интеграция информационных систем, автоматизированные исполнительные механизмы, современное оборудование и др. решения сделают взаимодействие между портом и клиентом (“порт-клиент”, “клиент-клиент”, “порт-заинтересованные стороны”) более взаимовыгодным.

Ключевые действия для достижения СЦ13

- модернизировать информационные системы УРСП для обеспечения процессов управления;
- Обеспечить связь информационных систем УРСП и государственных органов, а также УРСП и портовых предприятий, чтобы обеспечить более эффективный обмен информацией (см. также СЦ8 и СЦ9);
- внедрить ИТ-решение для автоматизации различных аспектов портовой деятельности;
- Использование новейших технологий и оборудования для выполнения функций УРСП для экономии ресурсов (системы управления судами, безопасность и защита окружающей среды);
- Разработать и предлагать клиентам решения для поддержки портовых процессов и повышения эффективности потоков данных (ИТ-приложения и т. д.);
- Сотрудничество с LDz, портовыми предприятиями и другими заинтересованными сторонами для работы по дигитализации латвийского транзитного коридора.

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ13 в долгосрочной перспективе может внести существенный вклад в достижение СЦ1 и СЦ2, а также внести вклад в достижение остальных СЦ. Реализация СЦ13 в долгосрочной перспективе может быть взаимосвязано с выполнением всех других СЦ (за исключением СЦ1 и СЦ2).



7.3.14. **СЦ14:** Уменьшить воздействие Рижского свободного порта на окружающую среду

Обоснование



Снижение воздействия порта на окружающую среду является одной из предпосылок для устойчивого развития порта, а также для повышения конкурентоспособности. Экологическая политика УРСП направлена на снижение “экологического отпечатка” (выбросы, шум, загрязнение и др. факторы) Рижского свободного порта в процессе ежедневной деятельности порта. В будущем УРСП будет способствовать внедрению технологий, которые уменьшают воздействие портовой деятельности на окружающую среду.

Ключевые виды деятельности для достижения СЦ14

- Разработать и внедрить единую программу мониторинга для контроля значимых экологических аспектов в Рижском свободном порту;
- повысить общую энергоэффективность Рижского свободного порта;
- применять к судам условия портовых сборов, которые способствуют использованию экологически чистых технологий;
- Совершенствовать систему управления судовыми отходами;
- продолжить санацию исторически загрязненных портовых территорий;
- привлекать инструменты финансовой поддержки для более эффективной реализации экологических проектов (см. также СЦ10);
- использовать новейшие технологии и оборудование для обеспечения более эффективных природоохранных мероприятий;
- Очистить деградированные портовые территории и предпринять превентивные меры для защиты общественно доступных территорий порта от загрязнения бытовыми и промышленными отходами, с целью сокращения потребления ресурсов управления отходами.

Связь с другими СЦ

Реализация СЦ14 необходима для обеспечения работы Рижского свободного порта, т.е., в долгосрочной перспективе СЦ14 способствует выполнению СЦ1 и СЦ2, а также реализации других СЦ. Достижение СЦ14 связано с реализацией СЦ3, СЦ4, СЦ6, СЦ7, СЦ8, СЦ9, СЦ10 и СЦ11.



8. Стратегический финансовый план и социально-экономическое воздействие

В рамках *Программы 2019-2028* был подготовлен Стратегический финансовый план, в рамках которого проведен расчет запланированных доходов и расходов УРСП от ведения деятельности, а также запланированных инвестиций. В рамках финансового плана проведен также анализ рисков, и рассчитано потенциальное воздействие рисков на финансовые результаты УРСП. Также проведен социально-экономический анализ стратегического уровня с определением возможных немонетарных выгод и затрат от реализации *Программы 2019-2028*, а также возможного влияния других проектов развития транспортной инфраструктуры на развитие Рижского свободного порта.

Финансовый план составлен на основании прогноза грузопотоков и доходов, подготовленного консультантами POR. Финансовый план УРСП составлен сроком на 5 лет (до 2023 года), т.е. на более короткий период, чем *Программа 2019-2028*. Сокращенный период финансового плана выбран для обеспечения достаточного уровня достоверности финансового плана.

8.1. Методология и основные допущения

Прогноз доходов УРСП на 2019-2023 гг. был подготовлен консультантами POR на основе разработанного прогноза грузопотоков, а также действующих сборов Рижского порта. Предусмотрено их ограниченное увеличение в долгосрочной перспективе, но темпы роста портовых сборов (тарифов) значительно ниже, чем темпы роста затрат (инфляция).

Прогноз расходов составлен, разделив их на переменные (размер которых тесно связан с объемом переваленного груза) и постоянные расходы; расчет связан с прогнозом грузопотоков и варьируется в зависимости от выбранного сценария развития. В прогноз включена индексация затрат на коэффициент инфляции, определенном согласно числовым значениям макроэкономических допущений и прогнозов, опубликованных Министерством финансов Латвийской Республики.

Финансовые расчеты составлены в евро, без налога на добавленную стоимость. УРСП, в основном, проводит сделки в евро и долларах США с учетом принципа, согласно которому основной доход - портовые сборы – получается в валюте, в которой было получено и погашается банковское финансирование, что исключает значительные колебания прибыли/убытков в зависимости от колебаний валютного курса.

Стратегический финансовый план предусматривает “открытый” инвестиционный раздел. Расчеты включают стоимость инвестиционных проектов, начатых в период действия Программы 2009-2018 или планируемых к реализации в расчетах долгосрочного бюджета УРСП, и касаются срока действия *Программы 2019-2028*. Инвестиционные расходы по этим проектам, а также получение и погашение связанного с этим финансирования включены в расчеты денежных потоков.

Кроме того, отдельный раздел Стратегического финансового плана включает инвестиционные проекты, которые УРСП планирует реализовать в период действия *Программы 2019-2028*, однако на момент разработки *Программы 2019-2028* год начала реализации и календарный план их реализации не определены, а модель их финансирования не подготовлена. Решения о реализации этих проектов УРСП будет принимать, учитывая динамику грузопотоков, перспективный спрос портовых компаний и клиентов на модернизацию соответствующей инфраструктуры, расчетную отдачу от инвестиций, а также наличие необходимого финансирования.

Расчет денежного потока от финансирования включает выполнение договоров займа, действующих на момент подготовки *Программы 2019-2028* в соответствии с графиками выплат. Реализация запланированных инвестиционных проектов в будущем возможна за счет различных источников финансирования, в т.ч. вложение собственных средств, структурных и инвестиционных фондов ЕС, государственно-частных партнерств (РРР), займов у кредитных учреждений, а также вложений средств арендаторов (с последующим возмещением вложений за счет арендной платы).

Результатом финансового прогнозирования является прогноз чистого денежного потока, который отражает достаточность финансовых средств УРСП для финансирования деятельности Рижского свободного порта, а также свободный остаток денежных средств, доступный для софинансирования инвестиционных проектов.

8.2. Финансовые прогнозы сценариев развития

Финансовые прогнозы сценариев включают прогноз доходов и операционных расходов, текущий прогноз инвестиций и прогноз денежных потоков от финансирования. Основные показатели эффективности финансового плана обобщены в таблице № 14.

Таблица № 14

Финансовые показатели УРСП по каждому сценарию, 2019 и 2023 гг., млн EUR

Показатель	Минимальный сценарий		Оптимистический сценарий	
	2019	2023	2019	2023
Год				
Доходы от портовых сборов	38.2	39.7	42.8	49.4
Доходы от аренды	6.1	6.3	6.2	6.4
Прочие доходы	1.5	1.6	1.7	2.1
ЕБИТДА	19.7	19.3	24.2	29.2
Превышение доходов над расходами	7.3	5.6	11.7	15.4
Чистый денежный поток*	8.0	12.5	12.4	22.2

* - Чистый денежный поток - это общая сумма денежных потоков от операционной деятельности, денежных потоков от инвестиционной деятельности и денежных потоков от финансовой деятельности, и она отражает чистый финансовый результат деятельности УРСП за год (увеличение или уменьшение остатка денежных средств).

Источник: POR, УРСП

В обоих сценариях:

- Имеет место существенная зависимость УРСП от доходов от портовых сборов;
- В пятилетней перспективе запланирован общий рост доходов, включая рост во всех группах доходов (доходы от портовых сборов, доходы от арендной платы и прочие доходы);
- ЕБИТДА и чистые денежные потоки возрастут, но превышение доходов над расходами сократится.

В соответствии с финансовым планом, прогнозируется существенное накопление денежных средств в период до 2023 года. С учетом хорошего финансового положения УРСП (отношение обязательств к ЕБИТДА на 31.12.2017 составляет 2,96; допустимым показателем портов в отрасли, которые реализуют объемные инвестиционные проекты, считается численное значение коэффициента от 3 до 8), оно обладает возможностями для привлечения дополнительных кредитных ресурсов для реализации инвестиционных проектов, кроме того, имеются другие возможности для привлечения финансовых средств (Структурные и инвестиционные фонды ЕС, PPP).

8.3. Инвестиции

Разработанный финансовый прогноз включает некоторые инвестиционные проекты, которые либо были начаты в период действия *Программы 2009–2018* и будут завершены к 2023 году, либо запланированы на пятилетний период в будущем и включены в расчеты долгосрочного бюджета УРСП до 2023 года:

- Инвестиции в проект “Развитие инфраструктуры на острове Криеву для переноса портовой деятельности из центра города”;
- Строительство транспортного путепровода от улицы Твайка на Кундзиньсалу;
- Работы по углублению входного судоходного канала (ежегодное обслуживание канала);
- Обновление гидротехнических сооружений;
- Реконструкция исторического берегового укрепления Главного судового канала;
- Выкуп земли на территории Рижского свободного порта;
- Осушение жилого района Кундзиньсалы;
- Развитие причалов для небольших яхт;
- Ремонт автодорог;
- Приобретение нематериальных активов, оборудования и машин;
- Создание и строительство основных средств;
- Другие второстепенные работы.

Перечень других инвестиционных проектов УРСП, запланированных на срок действия *Программы 2019-2028* (без графика реализации и модели финансирования), которые не включены в расчеты денежных потоков, отражен в таблице № 15.

Таблица №15

Рассчитанный необходимый объем инвестиций в период действия *Программы 2019-2028*, по областям инвестиций

Инвестиционные объекты/ деятельность	Рассчитанные инвестиции, млн евро
Реконструкция (углубление и расширение) входного судоходного канала для захода судов в Рижский порт	60
Развитие новой инфраструктуры (в том числе реконструкция канала Хапака на западной стороне острова Криеву, засыпание различных бухт в акватории порта, выравнивание линии причального кордона, и т. д.)	50
Реконструкция Восточного и Западного молов	40
Развитие инфраструктуры на лугах Спилве для создания нового логистического центра (в том числе земляные работы, базовая инфраструктура, инженерные сети и т. д.)	42.5
Развитие инфраструктуры подъездных железнодорожных путей	24.5
Реконструкция причалов, принадлежащих РСРП	10.5
Реконструкция и строительство автодорог и площадок	10
Мероприятия по развитию инфраструктуры берегового электроснабжения для судов	5
Модернизация и развитие систем безопасности и охраны порта	1.5
Модернизация и развитие ИТ-систем порта (Velkonis, ROKIS)	1.2
Развитие инфраструктуры водоснабжения и канализации	0.75
Модернизация сетей электроснабжения	0.18

Источник: УРСП

Учитывая изменяющуюся рыночную ситуацию, особенно в контексте документа 10-летнего развития, возможно, что некоторые из проектов, перечисленных в таблице, будут перенесены на следующий период планирования (после 2029 года) или будут вовсе отменены.

8.4. Анализ чувствительности и рисков

Риски финансовой деятельности УРСП подразделяются на четыре категории: экономические риски, риски реализации проектов, операционные риски и политические риски. Для главных обнаруженных рисков рассчитана их вероятность и влияние. Влияние квантифицировано, используя результаты анализа чувствительности и путем изменения допущений в разработанной финансовой модели, оценивая их влияния на остаток денежных средств УРСП в конце каждого финансового года.

Как вероятность, так и влияние рисков оценивались по 3-балльной шкале, где 3 - высокая вероятность / влияние, в свою очередь, 1 - низкая вероятность / влияние.

Анализ чувствительности выполнен для *минимального сценария*, учитывая, что он отражает консервативный подход к прогнозированию доходов и денежных потоков УРСП. *Оптимистичный сценарий* в любом случае будет демонстрировать более высокую устойчивость к негативным изменениям внешних условий.

Оценка рисков и матрица рисков приводится в таблицах № 16 и № 17.

Таблица № 16

Краткое описание анализа рисков УРСП

Риск	Вероятность наступления (1)	Влияние (2)	Оценка риска (1) X (2)
Рыночный риск	3	3	9
Инфляционный риск	3	2	6
Риск изменения процентной ставки	3	1	3
Валютный риск	1	1	1
Риск финансирования	2	2	4
Риск планирования	1	1	1
Риск задержки проектов	1	1	1
Риск трудозатрат	1	2	2
Политический риск	1	2	2
Правовой риск	1	1	1

Пояснение: оценка воздействия от 1 до 3, где 1 - низкий, 2 - средний и 3 - высокий; рейтинг вероятности от 1 до 3, где 1 - низкая, 2 - средняя и 3 - высокая.

Таблица № 17

Матрица рисков УРСП

Вероятность ↑	Риск изменения процентной ставки	Инфляция	Рыночный риск
	Риск трудозатрат	Риск финансирования	
	Риск колебания валюты, планирования, задержки проектов	Политический и правовой риск	
		→ Влияние	

Основные выводы анализа чувствительности и рисков, а также характеристики рисков приведены ниже:

- Наиболее существенным риском, влияющим на УРСП, является риск колебания рынка, под воздействием которого может уменьшиться объем грузов, обрабатываемых

Рижским свободным портом. Уголь, минеральные удобрения, нефтепродукты и контейнерные грузы считаются критическими группами грузов. Если объем всех упомянутых грузов в Рижском свободном порту уменьшится на 35%, или объем угля уменьшится на 45% (без уменьшения объема других грузов), в течение пятилетнего периода планирования ожидается дефицит денежных средств УРСП (отрицательное сальдо наличности). В то же время, если Рижский свободный порт остановит обработку минеральных удобрений, нефтепродуктов и контейнеров (сокращение на 100% для всех трех групп грузов), это не окажет критического влияния на чистый денежный поток УРСП (дефицит наличности не будет наблюдаться), однако реализация проектов УРСП по развитию порта окажется под угрозой.

- Инфляционный риск учитывается в финансовом прогнозе сценариев развития, применяя более интенсивную индексацию инфляции расходов, чем индексация инфляции доходов.
- Возможное увеличение процентных ставок по существующим кредитным обязательствам УРСП (увеличение EURIBOR) не оказывает критического влияния на чистый денежный поток УРСП (дефицит наличности не будет наблюдаться).
- Риск удорожания инвестиционных проектов может быть более актуальным в первые годы действия *Программы 2019-2028*, когда предусматривается относительно небольшое накопление средств, однако для создания критического влияния сметы расходов инвестиционных проектов должны быть увеличены как минимум вдвое, что маловероятно. В свою очередь, в долгосрочной перспективе прогнозируется, что УРСП будет наращивать накопление средств, что смягчает потенциальные последствия этого риска. Для эффективного управления рисками УРСП будет осуществлять высококачественное управление проектами и рациональное управление финансами, используя наиболее выгодные возможности привлечения средств, а также реализовывать инвестиционные проекты в зависимости от доступного финансирования.
- Политические риски можно рассматривать в двух измерениях: на местном уровне они оцениваются как незначительные; тогда как международные риски, связанные с изменениями в геополитической ситуации, включены в оценку рисков сокращения грузопотоков.
- За исключением ранее упомянутых рисков, в ходе анализа не идентифицированы другие риски, которые были бы существенны в контексте прогнозирования финансового положения УРСП.

8.5. Социально-экономическое влияние

В рамках *Программы 2019-2028* был подготовлен социально-экономический анализ, в котором были определены возможные косвенные выгоды и затраты от реализации *Программы 2019-2028*, без количественной оценки идентифицированного влияния (в денежном выражении).

Рижский свободный порт является важным инфраструктурным объектом, который прямо и косвенно влияет на народное хозяйство Риги и Латвии. В УРСП работает ~300 человек, а в целом в Рижском свободном порту - ~5000 человек. В общей сложности на предприятиях, обслуживающих Рижский свободный порт, работает около 15 000 человек. Кроме того, реализация инвестиционных проектов обеспечивает создание рабочих мест и в других смежных отраслях народного хозяйства (строительство, транспорт и т. д.). Например, в реализации проекта “Развитие инфраструктуры на острове Криеву для переноса портовой деятельности из центра города” было задействовано ~2 000 человек. Это позволяет сделать вывод о том, что Рижский свободный порт является одним из наиболее значительных работодателей в городе Рига, а также важным субъектом ведения хозяйственной деятельности в масштабе Латвии.

Развитие Рижского свободного порта может оказать существенное влияние на смежные отрасли народного хозяйства, а также на общество в целом. Развитие Рижского свободного порта играет важную роль в реализации других проектов транспортного сектора, и наоборот - реализация других проектов может повлиять на развитие Рижского свободного порта. В таблице № 18 дается краткое описание потенциального прямого и косвенного социально-экономического влияния.

Таблица № 18

Возможное социально-экономическое влияние реализации Программы 2019-2028 на народное хозяйство и общество

Фактор	Экономическое влияние	Социальное воздействие
Реализация инфраструктурных проектов (строительство), в т. ч. портовая инфраструктура и терминалы	<ul style="list-style-type: none"> Дополнительный вклад в развитие народного хозяйства при реализации проектов (проектирование, производство строительных материалов, транспорт, и т. д.). 	<ul style="list-style-type: none"> Рост занятости (краткосрочно, во время строительства); Возможные социальные издержки, связанные с негативным воздействием на окружающую среду (например, загрязнение воздуха, шум, увеличение нагрузки на транспортную инфраструктуру - во время строительства).
Эксплуатация новой инфраструктуры и терминалов	<ul style="list-style-type: none"> Новые договоры поставок, обслуживания и др. услуг или дополнительные объемы по существующим договорам в связи с эксплуатацией новых объектов; Выгода для судоходных компаний и грузоотправителей, в связи с (а) возможностью захода в порт более крупных судов и (б) сокращением времени захода/ выхода судов (в результате модернизации морской навигационной инфраструктуры); Рост в транспортном секторе за счет увеличения грузопотоков; Дополнительная долгосрочная занятость будет определять сокращение потерь в народном хозяйстве, связанных с сохранением экономически активных людей в Латвии (выбор остаться в Латвии). 	<ul style="list-style-type: none"> Повышение уровня жизни населения в связи с трудоустройством; Возможные социальные издержки, связанные с негативным воздействием на окружающую среду (загрязнение воздуха, шум и т. д.); Потенциальные потери времени и затраты на время для населения в связи с более интенсивным трафиком (увеличение потока грузовых автомобилей в направлении порта).
Развитие пассажирских перевозок	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение числа туристов в городе Рига (паромное сообщение, круизные лайнеры), соответственно, дополнительные доходы в индустрии туризма; Если Рижский свободный порт начинает действовать как начальный или конечный порт круизов: <ol style="list-style-type: none"> дополнительный импульс развития для прочей транспортной инфраструктуры (аэропорт "Рига", национальная авиакомпания AirBaltic, городской общественный транспорт, железная дорога) в связи с заездом / выездом большого числа туристов в/из Риги на круизных судах; дополнительные выгоды для индустрии туризма (проживание, питание, и т. д.); дополнительный импульс развития для отрасли обслуживания и снабжения судов (ремонт судов, техническое обеспечение, снабжение продовольствием и т. д.). 	<ul style="list-style-type: none"> Возможный рост цен в сфере туризма и смежных отраслях в течение сезона из-за увеличения платежеспособного спроса.
Реализация мер по защите окружающей среды	<ul style="list-style-type: none"> Поддержка смежных отраслей (планирование, проектирование, реализация природоохранных мероприятий); Возможное дополнительное бремя расходов для связанных предприятий (например, портовых терминалов). 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшение качества жизни населения в связи с более высоким качеством городской среды (меньшее загрязнение, лучший доступ к водоемам, более привлекательный городской ландшафт, и т. д.).
Внедрение/ улучшение мер безопасности порта	<ul style="list-style-type: none"> Возможное дополнительное бремя расходов для связанных предприятий (например, портовых терминалов); Немонетарное преимущество для отрасли от более высокого уровня безопасности в Рижском свободном порту (снижение угрозы аварий, снижение риска противозаконных действий и т. д.). 	<ul style="list-style-type: none"> Общественность извлекает выгоду из более высокого уровня безопасности в Рижском свободном порту (уменьшение угрозы аварий и соответствующего негативного воздействия на жилые районы, уменьшение угрозы общественной безопасности, и т. д.).
Развитие портовых технологий	<ul style="list-style-type: none"> Выгоды от сокращения потребления ресурсов. 	<ul style="list-style-type: none"> Преимущества от уменьшения воздействия портов на окружающую среду.

Следует отметить, что реализация запланированных проектов развития транспортной инфраструктуры Латвии и Риги также может повлиять на развитие Рижского свободного порта. Краткое описание возможного влияния дано в таблице № 19.

Таблица № 19

Потенциальное влияние крупных проектов транспортной инфраструктуры на реализацию Программы 2019-2028 и развитие Рижского свободного порта

Проект	Позитивное воздействие	Негативное влияние
Rail Baltica	<ul style="list-style-type: none"> Возможность привлечь дополнительный грузопоток к терминалам Рижского свободного порта (однако этот потенциал неясен, учитывая выбранный маршрут Rail Baltica и отсутствие соединения с Рижским свободным портом); Возможен дополнительный пассажиропоток из Rail Baltica на паромные и круизные суда. Особенно важной может быть поддержка Rail Baltica в создании Рижского порта в качестве начального или конечного порта круиза, обеспечивая удобную связь с Северными и Западными странами. 	<ul style="list-style-type: none"> Возможно формирование “узкого места” во время реконструкции Рижского центрального вокзала, ограничивающее движение грузовых поездов через станцию и через мост через Даугаву, что негативно скажется на работе портовых терминалов, особенно на левом берегу Даугавы (в основном относится к эксплуатации новых угольных терминалов на острове Криеву); Возможно перераспределение грузопотоков с судов на поезда с учетом логистического центра проекта Rail Baltica в Саласпилсе, где планируется пересечение железнодорожных коридоров Восток-Запад 1520 мм и Север-Юг 1435 мм.
Электрификация латвийской железнодорожной сети	<ul style="list-style-type: none"> Возможность повысить конкурентоспособность Латвийского железнодорожного коридора путем перехода на электрическую тягу (но для полноценного функционирования следует предусмотреть электрификацию путей от станции Шкиротава до терминалов Рижского свободного порта, прежде всего на остров Криеву). 	<ul style="list-style-type: none"> Возможные ограничения движения поездов и временное снижение пропускной способности в период строительства.
Реконструкция участка железной дороги Саркандаугава-Мангали-Зиемельблазма	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение пропускной способности участка благодаря строительству второго пути на участке Мангали-Зиемельблазма. 	<ul style="list-style-type: none"> Возможные ограничения движения поездов и временное снижение пропускной способности в период строительства.
Реконструкция улицы Твайка и строительство транспортного путепровода на Кундзиньсалу	<ul style="list-style-type: none"> Улучшение сообщения грузовых автомобилей на правом берегу Даугавы, в районах Саркандаугава, Кундзиньсала, Милгравис, а также улучшение связи с районами Мангали, Вецмилгравис, Мангальсала; Значительно улучшена связь с терминалами, расположенными в Кундзиньсале, а также улучшена связь жилого района Кундзиньсала с транспортной инфраструктурой Риги. 	<ul style="list-style-type: none"> Значительного негативного воздействия не выявлено.

Стратегический план действий, включенный в Программу 2019-2028, определяет действия, направленные на максимизацию экономических выгод от деятельности и развития Рижского свободного порта для общества и экономики в целом, а также на предотвращение или снижение потенциального негативного воздействия на население и окружающую среду до уровня, приемлемого для общества.

Для получения максимальной выгоды и сведения к минимуму негативного воздействия, УРСП будет сотрудничать с заинтересованными сторонами и сторонами, реализующими другие проекты (например, Рижским самоуправлением, общественными организациями, отраслевыми министерствами, LDz, аэропортом “Рига”, и др.).