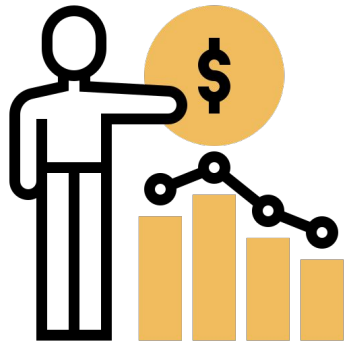


# Инфраструктура поддержки портов РФ



Подготовили студенты группы ГМУ 4-4: Агрба Н.С.  
Лапшин А.П.

# Нормативно правовая база

- Развитие портовых мощностей в Российской Федерации осуществляется в рамках разработанного ФГУП «Росморпорт» в соответствии с приказом Минтранса России от 30.07.2010 № 167 и одобренного Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации проекта Стратегия развития морской портовой инфраструктуры до 2030г путем реализации различных инвестиционных проектов, направленных на реконструкцию существующих объектов портовой инфраструктуры и строительство новых морских терминалов.

# Основными направлениями развития портовых мощностей

- ускоренное развитие терминалов первостепенной значимости (контейнерных и угольных);
  - развитие портов-хабов на основных морских бассейнах страны;
  - устранение диспропорций в развитии подъездных железнодорожных и автомобильных путей к морским портам.

# Понятие и особенность инфраструктуры морского порта

- Морской **порт** это совокупность объектов **инфраструктуры** морского **порта**, расположенных на специально отведенных территории и акватории
- предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового лова, обслуживания пассажиров.
- осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском **порту**
- также взаимодействия с другими видами транспорта.

1. Инфраструктурные услуги в морской зоне		2. Инфраструктурные услуги в портовой зоне	
<p><b>1.1. Обслуживание судов большей вместимости</b></p>	<p>Портам необходимо адаптироваться к тенденции к укрупнению тоннажа используемых судов. Это накладывает повышенные требования к скорости базовых операций, инфра- и суперструктуре порта. Приоритетами являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- дноуглубительные работы для приема крупнотоннажных судов;</li> <li>- проведение ремонтного дноуглубления;</li> <li>- строительство терминалов с выносом причальных сооружений на естественные глубины;</li> <li>- увеличение количества причалов;</li> <li>- техническая модернизация оборудования (портальные краны, контейнеровозы, погрузчики);</li> <li>- повышение скорости погрузочно-разгрузочных и негрузовых работ и снижение общего времени нахождения крупнотоннажных судов в порту;</li> <li>- повышение скорости судоремонтных операций;</li> </ul>	<p><b>2.1. Автоматизация погрузочно-разгрузочных работ</b></p>	<p>Внедрение современных систем погрузки-разгрузки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- система контроля за работой автоматизированных кранов (Automatic Crane Control);</li> <li>- система автоматических самоходных транспортных средств (Automated Guided Vehicles);</li> <li>- система автоматических кранов-укладчиков (Automated Stacking Cranes);</li> <li>- роботизированная система погрузки-разгрузки контейнеров (Robotic Container Handling);</li> <li>- система приема и переработки отходов с судов.</li> </ul> <p>Внедрение автоматизированных или полуавтоматизированных систем такого уровня будет способствовать высвобождению рабочих мест непосредственно с погрузочно-разгрузочных работ в пользу контроля за внедренными системами. Автоматизация алгоритмируемых операций позволит повысить качество и скорость работы и снизить производственный травматизм.</p>
<p><b>1.2. Развитие и использование систем СНО, СУДС ГМССБ, ККС, ГЛОНАСС (GPS)</b></p>	<p>Эффективное взаимодействие наземных служб и судов в современном мире невозможно без автоматизированных систем, необходимых для повышения безопасности мореплавания, безопасности жизни на море и охраны окружающей среды от возможных негативных последствий судоходства, а также повышения эффективности навигации и грузоперевозок. Создание систем помощи при маневрировании и предупреждения аварий при движении судов являются промежуточным шагом внедрения E-навигации (E-Navigation).</p>	<p><b>2.2. Оптимизация работы и движения в портовой зоне</b></p>	<p>Современные системы управления движением грузов в портовой зоне:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- система электронного документооборота, в том числе таможенные, сертификационные и другие документы (Electronic Data Interchange);</li> <li>- электронная идентификация груза (Cargo Card System);</li> <li>- система онлайн-слежения и мониторинга перемещения груза в порту (On-Line Tracking and Tracing System);</li> <li>- система управления складскими помещениями (Warehouse System).</li> </ul> <p>С внедрением этих систем ожидается повышение качества работы всего порта, улучшение условий занятости персонала</p>

### 3. Инфраструктурные услуги в сухопутной зоне

#### 3.1. Оптимизация эффективной работы подходов к порту

Современной практикой становится создание в портовой зоне транспортно-логистических центров планирования прибытия и убытия грузов. Первоочередной задачей, с одной стороны, является аналитическая работа по оптимизации работы порта с точки зрения взаимодействия с железнодорожными, автомобильными и внутренними водными подходами к порту, с другой - внедрение современного оборудования и систем, отвечающих непосредственно за погрузку и разгрузку грузов (аналоги иностранных систем типа floating container "pick-up"). Качественное повышение работы этой составляющей позволит в первую очередь снизить совокупные издержки перемещения грузов и повысить скорость выхода грузов из порта.

К сожалению, практически во всех российских портах наблюдаются ограничения и проблемы, которые накладывает недостаточное или негармонизированное с развитием порта развитие подходной автомобильной и железнодорожной инфраструктуры. Одним из первоочередных направлений развития инфраструктурных услуг в сухопутной зоне является синхронизированное развитие тыловой инфраструктуры. При разработке конкретных мероприятий, соответствующих разработанным стратегическим направлениям, должно быть отдельно учтено развитие подходных путей для каждого транспортного узла. Также требуется развитие необходимой наземной инфраструктуры портов, в том числе: резервирование земель для обеспечения развития портов и создания необходимой наземной инфраструктуры; обеспечение надлежащего транспортного обеспечения портов, строительство необходимых авто- и железнодорожных подъездных путей, поддержание их в надлежащем состоянии, строительство парковок автотранспорта и запасных путей для отстоя железнодорожного транспорта.

**Базовая инфраструктура порта должна обеспечить необходимый уровень безопасности мореплавания, экологической безопасности, аварийно-спасательной готовности и других аспектов.**

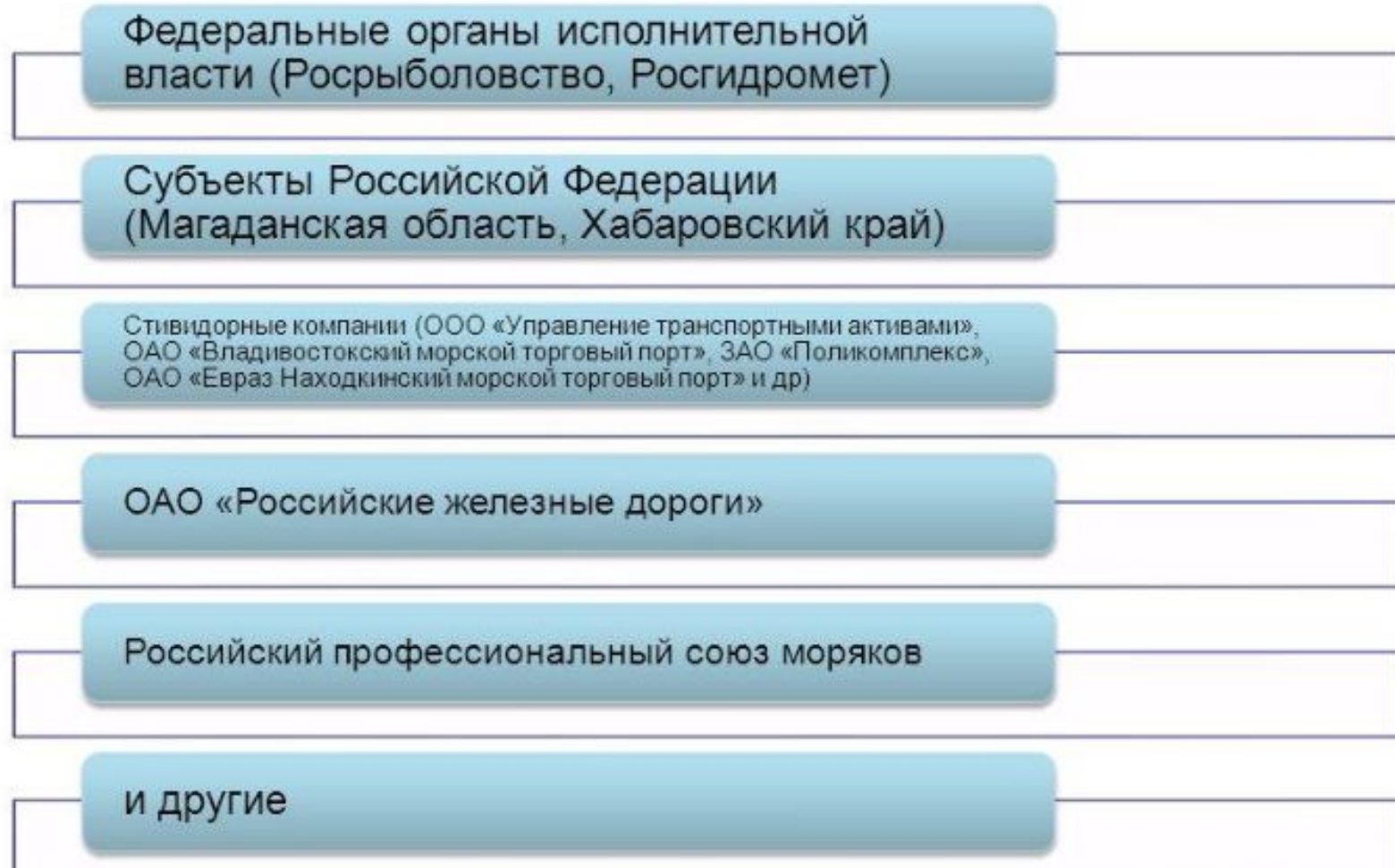
# Цель реализации Стратегии

Удовлетворение потребностей российской экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним путем формирования инновационной инфраструктуры морских портов, интеграции их в транспортные узлы при стимулирующей роли государства по их комплексному развитию.

## **Задачи реализации Стратегии**

- Увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры;
- Обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта;
- Создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов;
- Совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства.

# Уровни власти и ответственные за исполнение





# ИСТОЧНИКИ

- [Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года](#)
- Консультант +