

#### 1.4.4. Координация планов развития Группы НМТП с документами стратегического характера в сфере транспорта, принятыми на федеральном уровне

В 2016 г. была утверждена Дорожная карта развития до 2020 г. (с возможностью продления до 2030 г.) морских портов Азово-Черноморского бассейна, а также развития ближних и дальних железнодорожных и автомобильных подходов к данным морским портам (далее — Дорожная карта)<sup>1</sup>. В 2017 г. она была актуализирована<sup>2</sup>: в Дорожную карту были включены следующие проекты в морском порту Новороссийск:

- > реконструкцию специализированного терминального комплекса по перевалке зерна;
- > реконструкцию контейнерного терминала;
- > реконструкцию терминалов грузовых районов.

Дорожная карта является укрупненным планом совмещения всех проектов по срокам. По мере разработки бизнес-планов проектов и проектной документации Дорожная карта будет детализироваться.

В Указе Президента Российской Федерации «О национальных и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»<sup>3</sup> (далее — Указ) отмечена необходимость развития транспортных коридоров за счет увеличения мощностей морских портов Российской Федерации, включая порты Азово-Черноморского бассейна и увеличения пропускной способности железнодорожных подходов к данным портам.

Во исполнение Указа Правительством Российской Федерации 30 сентября 2018 г. утвержден Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (далее — План).

В Плате расширения магистральной инфраструктуры поставлены задачи на период до 2024 г. реализовать мероприятия по развитию портовой инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна и осуществить развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

Планируемая к утверждению Стратегия развития Группы компаний ПАО «НМТП» направлена на достижение государственных целей и задач развития стивидорной и транспортной отрасли.

#### 1.4.5. SWOT-анализ Группы НМТП

Внутренняя среда	Внешняя среда
<p><b>Сильные стороны</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Группа стивидорных компаний с достаточными мощностями перевалки широкой номенклатуры грузов.</li> <li>&gt; Естественные глубины и круглогодичная навигация.</li> <li>&gt; Возможность взаимодействия со всеми видами транспорта (железнодорожный, автомобильный, внутренний водный).</li> <li>&gt; Развитая железнодорожная инфраструктура.</li> <li>&gt; Современная инфраструктура.</li> <li>&gt; Близость центров потребления и производства массовых грузов к некоторым портам.</li> <li>&gt; Рост грузооборота по сухим грузам.</li> <li>&gt; Развитие контейнерных перевозок путем создания современных контейнерных терминалов в порту.</li> <li>&gt; Устойчивое финансовое состояние.</li> <li>&gt; Квалифицированная рабочая сила и управленческий персонал.</li> <li>&gt; Многолетний опыт.</li> <li>&gt; Возможность использования механизмов государственно-частного партнерства</li> </ul>	<p><b>Возможности</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Выгодное географическое положение — расположение на пересечении международных транспортных коридоров, а также большой транзитный потенциал.</li> <li>&gt; Конкуренетоспособные тарифы.</li> <li>&gt; Развитие транспортных коридоров.</li> <li>&gt; Возможность сокращения транспортных расходов и сроков доставки товаров по сравнению с альтернативными маршрутами</li> </ul>

1. Утверждена 11 июля 2016 г. постановлением Председателя Правительства Российской Федерации Д. А. Медведева № 5011п-П9.

2. 21 декабря 2017 г. по результатам заседания Правительственной комиссии по транспорту под председательством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича (протокол № 7 от 21 декабря 2017 г.) одобрены изменения Дорожной карты.

3. Указ Президента Российской Федерации № 204 от 7 мая 2018 г. «О национальных и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

**Внутренняя среда****Слабые стороны**

- > Географическая удаленность от мест производства отдельных видов грузов.
- > Наличие узких мест на подходах к портам со стороны и автомобильных и железных дорог.
- > Неудовлетворительное техническое состояние части портовых сооружений и оборудования.
- > Недостаточная скорость обработки некоторых грузовых номенклатур.
- > Низкая степень контейнеризации грузопотоков.
- > Несовершенство законодательства в части морских портов.
- > Недостаточные инвестиции в обновление портовой инфраструктуры.
- > Неразвитость механизмов государственно-частного партнерства.
- > Низкий уровень инноваций, новых портовых технологий.
- > Высокие затраты на энергообеспечение портов.
- > Сложная экологическая ситуация

**Внешняя среда****Угрозы**

- > Низкий процент использования транзитного потенциала.
- > Наличие конкуренции со стороны портов.
- > Создание контейнерных терминалов в портах Болгарии, Румынии, Украины и стран Балтии