

TADEUSZ PALMOWSKI

Uniwersytet Gdański

BAŁTYCKIE PORTY ROSJI I PERSPEKTYWY ICH ROZWOJU

Po rozpadzie ZSRR państwo to utraciło około 50% swoich portów morskich. Porty, które zostały we władaniu Rosji są w przeważającej części przestarzałe i niedoinwestowane. Związane jest to z dużymi nakładami na rozwój portów bałtyckich w dawnych republikach: litewskiej, łotewskiej i estońskiej w okresie bezpośrednio poprzedzającym rozpad ZSRR.

Utrata portów w Tallinie, Rydze i Kłajpedzie, a także Odessie - głównego radzieckiego portu na Morzu Czarnym, spowodowały, że obsługa rosyjskich przewozów międzynarodowych na Bałtyku skoncentrowała się w trzech portach: St. Petersburgu, Kaliningradzie i Wyborgu.

Port w St. Petersburgu uznawany za „europejskie wrota Rosji” jest najważniejszym portem bałtyckim tego kraju. Położony jest w delcie Newy, nad Zatoką Newską, na zachodnim krańcu Zatoki Fińskiej. Należy do najstarszych portów w Rosji. Pierwsze urządzenia portowe wybudowano tu zgodnie z dekretem Piotra I w 1703 roku. Oficjalną datą rozpoczęcia regularnej działalności był jednak rok 1713. Początkowo przystanie znajdowały się na obu brzegach Newy, później na wyspie Wasylewskiej. W latach 1874-1885 zbudowano kanał długości 32 km od centrum miasta do zewnętrznej redy Kronsztadu, a w latach 1884-1914 zbudowano tamy: Północną i Południową oraz wszystkie główne obiekty portowe.

Przez ten port Rosja ma najważniejsze powiązania z krajami Europy Zachodniej i Północnej oraz Ameryki Północnej i Środkowej. Przez St. Petersburg wiodą szlaki transportowe z Europy Zachodniej i Skandynawii do Japonii i krajów Azji południowo-wschodniej. Jest to nie tylko port handlowy o światowym znaczeniu, ale też duży port pasażerski, klasy międzynarodowej. St. Petersburg powiązany jest międzynarodowymi liniami pasażerskimi m.in. z Nowym Jorkiem, Montrealem i Hawrem, a pasażerskim promem samochodowym także ze Sztokholmem.

Część lądowa portu zajmuje obszar 260 ha¹, akwatorium 4844 ha, łączna długość nabrzeży wynosi 7,7 km, co pozwoliło na zlokalizowanie tu 52 stanowisk

¹ Inne źródła określają wielkość powierzchni lądowej portu na 300 ha

cumowniczych dla statków. Maksymalna głębokość przy nabrzeżach sięga 11,5 m. Port składa się z 50 basenów, z których 39 wyposażone jest w urządzenia przeładunkowe. Pozostałe baseny używa się dla postoju statków. Powierzchnia magazynowa zajmuje 105 tys. m², a placów składowych 940 tys. m². Rocznie port obsługuje około 2,5 tys. statków, z czego 80% to statki armatorów rosyjskich.

Eksploatacja portu prowadzona jest przez cały rok, lecz w okresie od końca listopada do połowy kwietnia, ze względu na zamarzanie, odbywa się przy udziale lodołamaczy.

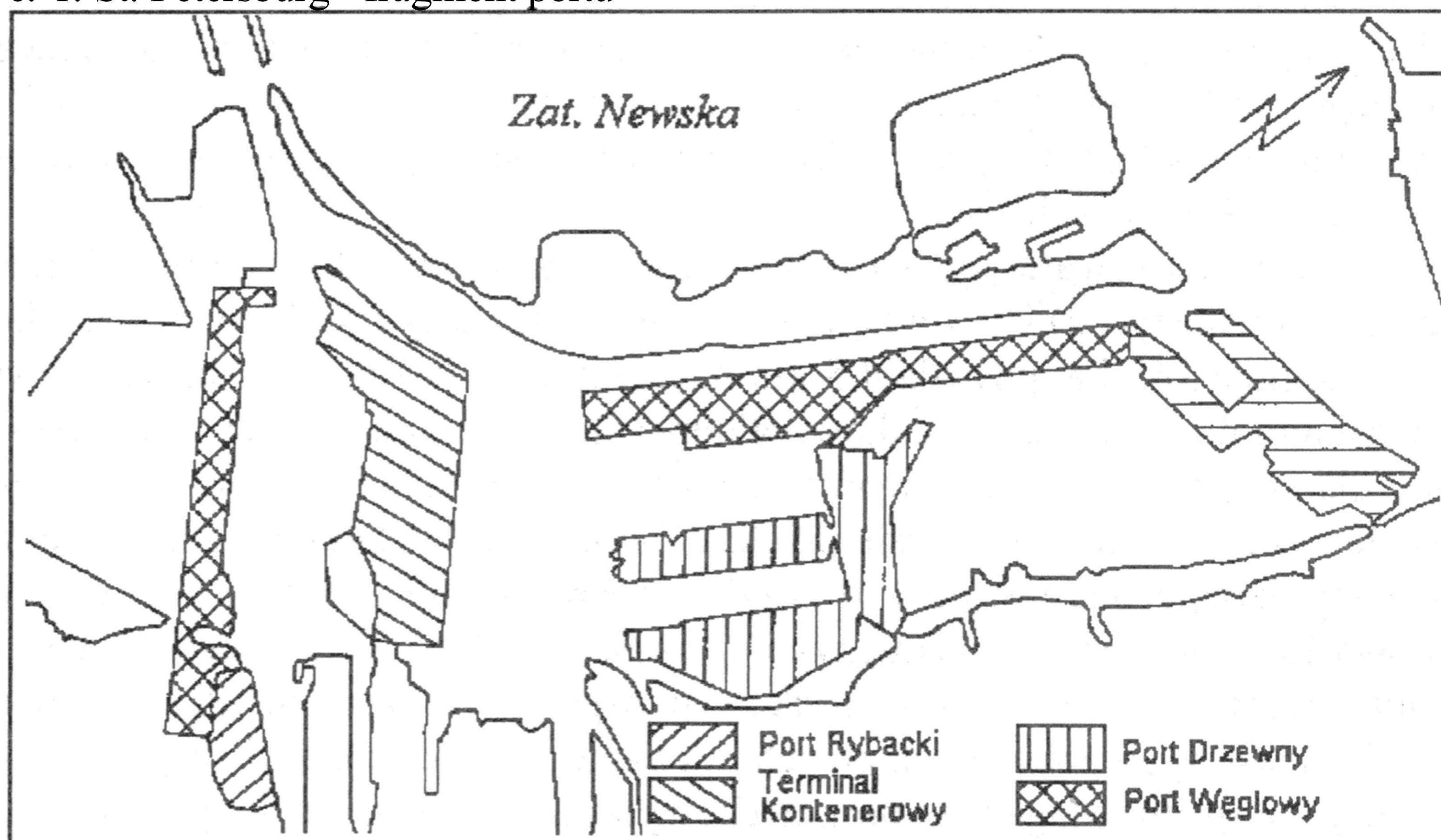
St. Petersburg jest portem uniwersalnym. Posiada jednak wydzielone fragmenty wyspecjalizowane w określonych grupach ładunkowych takich jak kontenery i ładunki ro-ro, przeładunki drewna (port drzewny), węgla (port węglowy), zboża, ryb (port rybacki) itp.

Terminal kontenerowy, zbudowany w latach 1990-1995, należy do jednego z lepiej wyposażonych w tej części Bałtyku. Znajdują się tam trzy nabrzeża kontenerowe o długości 175 m każde i głębokości 11 m. Terminal obsługiwany jest przez sześć suwnic kontenerowych. Dla obsługi statków typu ro-ro przygotowano trzy nabrzeża o łącznej długości 611 m i głębokości 9,5 m. Pracuje tam sześć suwnic o udźwigu do 40 ton. Łączny obszar terminalu kontenerowego wynosi 10 ha, zdolność przeładunkowa 1,5 mln ton rocznie (150 tys. kontenerów). W roku 1990 przeładowano tu 905 tys. ton². W roku 1995 oddano do użytku nowy terminal do obsługi kontenerów chłodzonych. Może on jednorazowo obsłużyć 300 kontenerów (ryc. 1).

Port drzewny zlokalizowany jest w pobliżu granicy miasta. Na nabrzeżu o długości 1512 m znajduje się dziesięć stanowisk do cumowania. Głębokości wynoszące od 4,9 m do 10,15 m pozwalają na zawijanie statków od 2 tys. do 10 tys. ton. Lądowa część portu zajmuje 104 ha. Powierzchnia magazynów osiąga 54 tys. m², a placów składowych 1100 m². W 1995 roku w tej części portu przeładowano 749 tys. ton towarów i 16400 szt. kontenerów. Najważniejsze ładunki płynące przez ten port to: materiały budowlane, drewno, papier i miazga drzewna. Plany zakładają zwiększenie przeładunków do 1,5 mln ton.

² Brytyjski armator United Baltic Corporation i Euroafricaplanowały uruchomienie jesienią 1998 połączenia liniowego z Wielkiej Brytanii przez Gdynię do St. Petersburga. Jednak skomplikowana sytuacja gospodarcza w Rosji spowodowała czasowe odstąpienie od tego zamierzenia.

Ryc. 1. St. Petersburg - fragment portu



Port rzeczny usytuowany jest w niewielkiej odległości od miasta. Czternaście stanowisk cumowniczych zajmuje 1664 m nabrzeży. Niewielkie głębokości - do 4,2 m pozwalają na cumowanie statków do 5 tys. ton. Port składa się z trzech części przeładunkowych: newskiej, wasyleostrowskiej i otradnieńskiej. Magazyny zajmują łącznie 9700 m², a składy odkryte 1200 m². W roku 1995 przeładowano tu 10151 tys. ton ładunków, głównie masowych, maszyn i urządzeń, drewna i kontenerów. Dalszy wzrost przeładunków w tym porcie nastąpi po zbudowaniu nowego terminalu.

Port rybacki położony tuż przy granicy miasta posiada nabrzeże długości 680 m i głębokości od 7,5 m do 9,0 m. Przyjmuje statki do 7,5 tys. ton. Część lądowa zajmuje 12,8 ha, z czego magazyny i chłodnie 8400 m². Przeładunki w 1995 r. osiągnęły wielkość 100 tys. ton. Plany przewidują wzrost obrotów do 500-700 tys. ton po modernizacji nabrzeży i suprastruktury portowej.

Całkowite roczne możliwości przeładunkowe portu St. Petersburg szacuje się na 18 mln ton. W 1990 r. przeładowano tu 10,7 mln ton. W całości były to ładunki suche. Prawie 50% obrotów stanowiło zboże. Pozostałe przeładunki to drobnica, węgiel i drewno. W 1993 r. przeładowano 12 mln ton, z czego 6 mln ton stanowiły ładunki masowe. W latach 1993 - 1995 obroty ładunkowe kształtowały się na poziomie 10 mln ton, a w roku 1996 wzrosły do 16 mln ton³. Port obsługuje około 40% importu i 20% eksportu Rosji.

³ Według L. Nowaka wielkość obrotów przeładunkowych portu w St. Petersburgu w roku 1996 wyniosła 9,6 mln ton.

Drugim pod względem znaczenia rosyjskim portem morskim na Bałtyku jest Kaliningrad. Ze względu na enklawowy charakter Obwodu Kaliningradzkiego, sztucznego tworu, utworzonego na warunkach tymczasowych w roku 1945 i po odzyskaniu niepodległości przez Litwę w roku 1994 r. port ten jest odcięty od swojego naturalnego zaplecza.

Port zlokalizowany jest na brzegu Zalewu Kaliningradzkiego w odległości 40 km od morza. (ryc. 2) Dla żeglugi otwarty jest przez cały rok. Jego powierzchnia lądowa zajmuje 162 ha, posiada 4,5 km nabrzeży z dwudziestoma uniwersalnymi stanowiskami do cumowania statków, w tym 3 dla rozładunku zboża. Port jest dostępny dla statków o maksymalnym zanurzeniu do 7,9 m. Jednak przy niektórych nabrzeżach zanurzenie to nie może przekraczać trzy metry. Długość statków tu zawijających ograniczona jest do 170 m (zbiornikowców do 140 m). Powierzchnia składowa (łącznie z magazynami) wynosi około 240 tys. m², z czego 41 tys. m² zajmują wydzielone obszary dla środków transportu, maszyn itp. Plac składowy ładunków masowych pozwala na przechowywanie na jego terenie 100 tys. ton węgla, rudy, koksu itp. Magazyny do przechowywania papieru, celulozy i innych ładunków mają powierzchnię 40 tys. m², a specjalne magazyny do przechowywania 4 tys. ton warzyw i owoców w temperaturze od 0° do + 5°C zajmują 4 tys. m². Elewator zbożowy ma pojemność 40 tys. ton. W skład suprastruktury portu wchodzi 62 dźwigi nabrzeżne.

Jedną z ostatnich inwestycji na terenie portu jest terminal ro-ro⁴ o powierzchni 9,4 ha z nabrzeżem o długości około 300 m. Skład o powierzchni 7200 m² może obsłużyć rocznie w systemie ro-ro 10585 sztuk kontenerów. Dźwigi tu zainstalowane mogą przenosić ładunki o ciężarze do 41 ton⁵. Do terminalu prowadzi połączenie drogowe i kolejowe, (ryc. 3)

Podstawowe ładunki płynące przez port w Kaliningradzie w imporcie to zboże, owoce cytrusowe, mrożone mięso, metale i drobnica. W eksporcie przeważa węgiel⁶ (w ostatnich latach zmniejszają się jego dostawy dostarczane z Zagłębia Kuźnieckiego), drewno (tarcica i papierówka), celuloza, nawozy i alumina. Główne kierunki przewozu w relacjach importowych to porty Niemiec, Francji, Szwecji, Kuby, Belgii, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. W eksporcie ładunki kierowane są przede wszystkim do Niemiec, Hiszpanii, Francji i Szwecji. Obroty portu w roku 1989 wynosiły 3,6 mln ton. Po spadku w roku 1991 do 2,4 mln ton

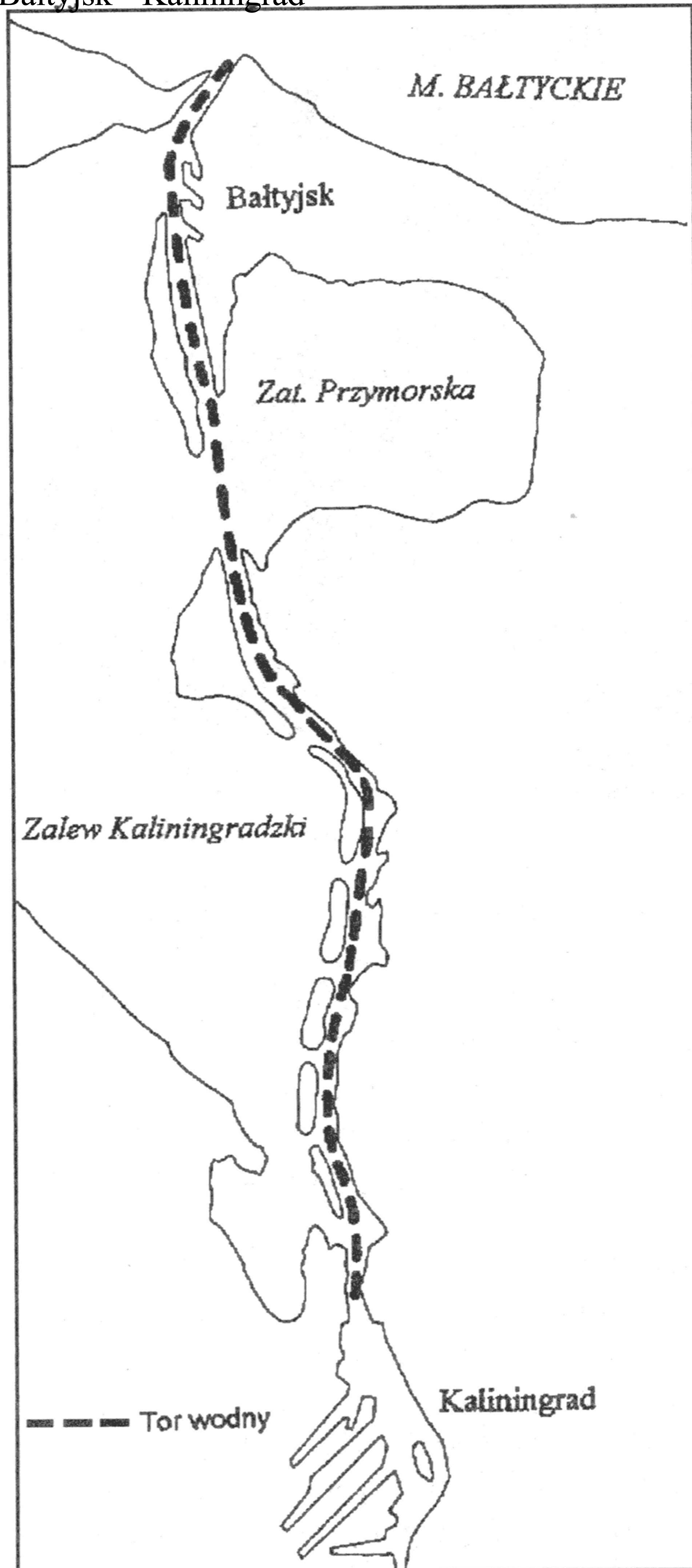
⁴ Morski Port Rybacki w Kaliningradzie zainwestował w budowę terminalu ro-ro 7 mln USD.

³ 10 października 1997 armator skandynawski Key Line uruchomił linię promową na trasie Kege-Abenra-Kaliningrad obsługiwany przez statek ro-ro „Calibur” mogący przyjąć na pokład około 100 trajlerów, kontenery i inne ładunki.

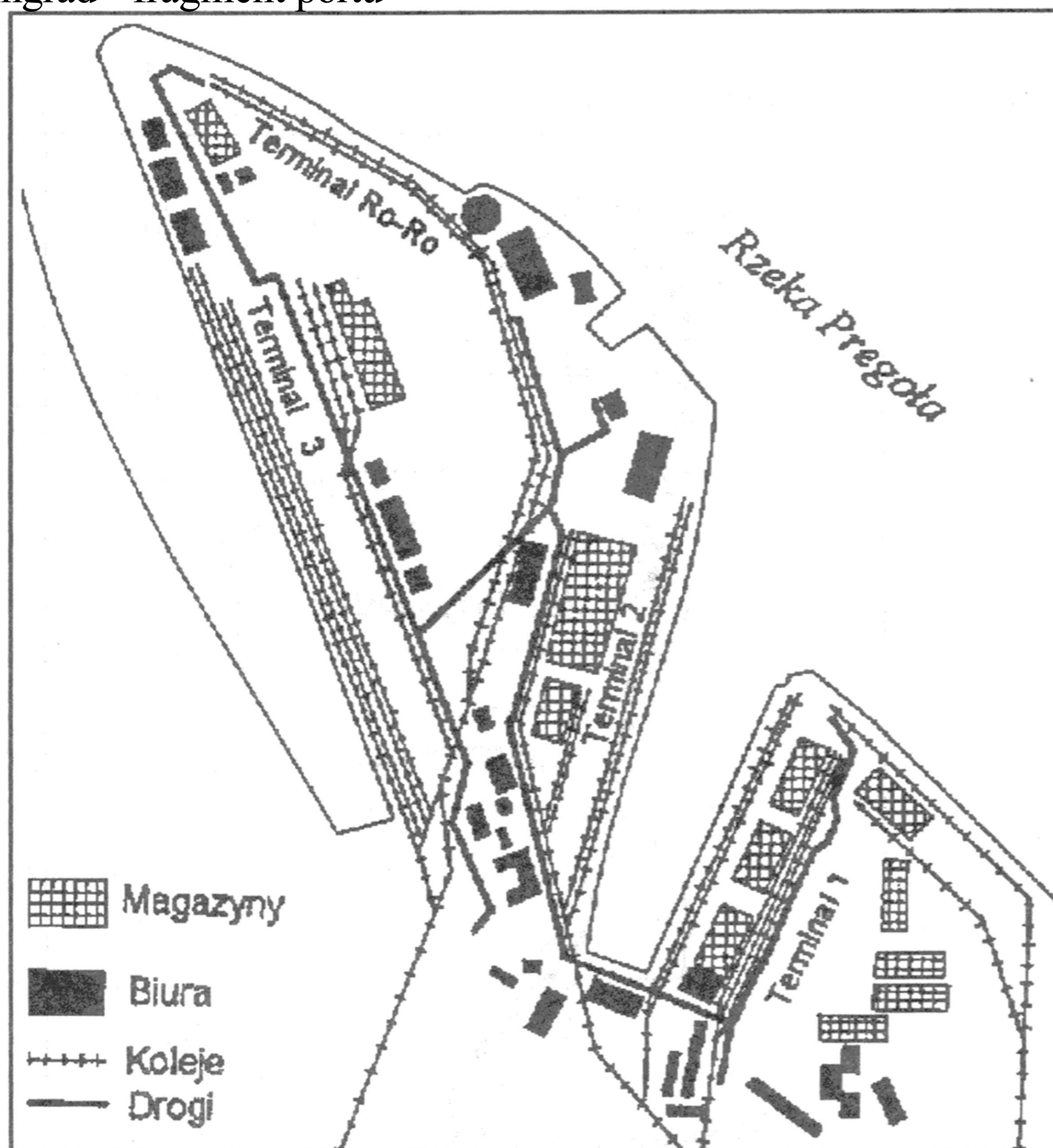
⁶ Dostawa węgla (2850 ton), pochodzącego ze złóż syberyjskich przywiezionego z Kaliningradu do Gdyni przez statek rosyjski typu „Wołgobał” zapoczątkowana została 11 grudnia 1996 r.

wykazują tendencje wzrostowe, do 3,8 mln ton w 1993 r. i 5,1 mln ton w roku 1996.

Ryc. 2. Zespół portowy Bałtyjsk - Kaliningrad



Ryc. 3. Kaliningrad - fragment portu



Morski port handlowy Wyborg składa się z dwóch rejonów przeładunkowych. Pierwszy znajduje się w granicach miasta Wyborg, drugi położony jest przy stacji portowej Wysock w odległości 30 km na południowy zachód od Wybarga i 150 km na północny zachód od St. Petersburga. Port Wyborg położony jest w zatoce o takiej samej nazwie. Część lądowa zajmuje powierzchnię 16 ha. Przy nabrzeżach o długości 1588 m i głębokości od 4,6 do 8,8 m przygotowano 16 stanowisk do cumowania statków. Port pracuje przez cały rok, z tym, że w okresie zimowym zabezpieczają go lodołamacze.

Port Wysock posiada 600 m nabrzeży o głębokości 8,25 m. Może przyjmować statki do 10 tys. ton. Jego powierzchnia lądowa zajmuje 34 ha, z czego 6 tys. m² to magazyny kryte. W roku 1990 przeładowano w obu portach 2,5 mln ton ładunków, a w roku następnym tylko 1,2 mln ton. W strukturze obrotów dominowało drewno (44%) i ładunki masowe (37%). Udział drobnicy (artykuły żywnościowe, rury, blachy stalowe, aluminium) wynosił 19%. W roku 1991 udział ładunków przewożonych przy pomocy żeglugi kabotażowej sięgał 40%. W roku 1995 w każdym z portów przeładowano po 1 mln ton.

Przemiany geopolityczne lat dziewięćdziesiątych w Europie Wschodniej spowodowały, że możliwości morskich portów handlowych Rosji na Bałtyku, szacowane obecnie na 20 mln ton, stały się niewystarczające dla tego kraju. Rosja ze swoim ogromnym zapleczem stała się nagle uzależniona od usług portów państw sąsiednich. Wielkość tranzytu płynąca obecnie przez porty Finlandii, Litwy, Łotwy i Estonii ocenia się na 50 mln ton rocznie. Sama Windawa (Ventspils) przeładuje rocznie około 39 mln ton ładunków rosyjskich (głównie ropy naftowej). Sytuacja ta spowodowała także wzrost znaczenia St. Petersburga - największego portu rosyjskiego nad Bałtykiem.

Według ocen specjalistów Rosja powinna posiadać nad Bałtykiem porty o zdolności przeładunkowej 120-160 mln ton rocznie. W związku z tym podjęto decyzje o rozbudowie istniejących i budowie nowych portów. Zakłada się wykorzystanie dotychczasowych portów wojennych, rybackich i rzecznych oraz podniesieni ich poziomu technicznego. Spodziewane są także zmiany w strukturze rosyjskiego handlu zagranicznego, w tym zmniejszenie potoków ładunków masowych. Program rozwoju zakłada, aby do roku 2005 wszystkie ładunki importowe i eksportowe mogły być obsługiwane przez własne porty.

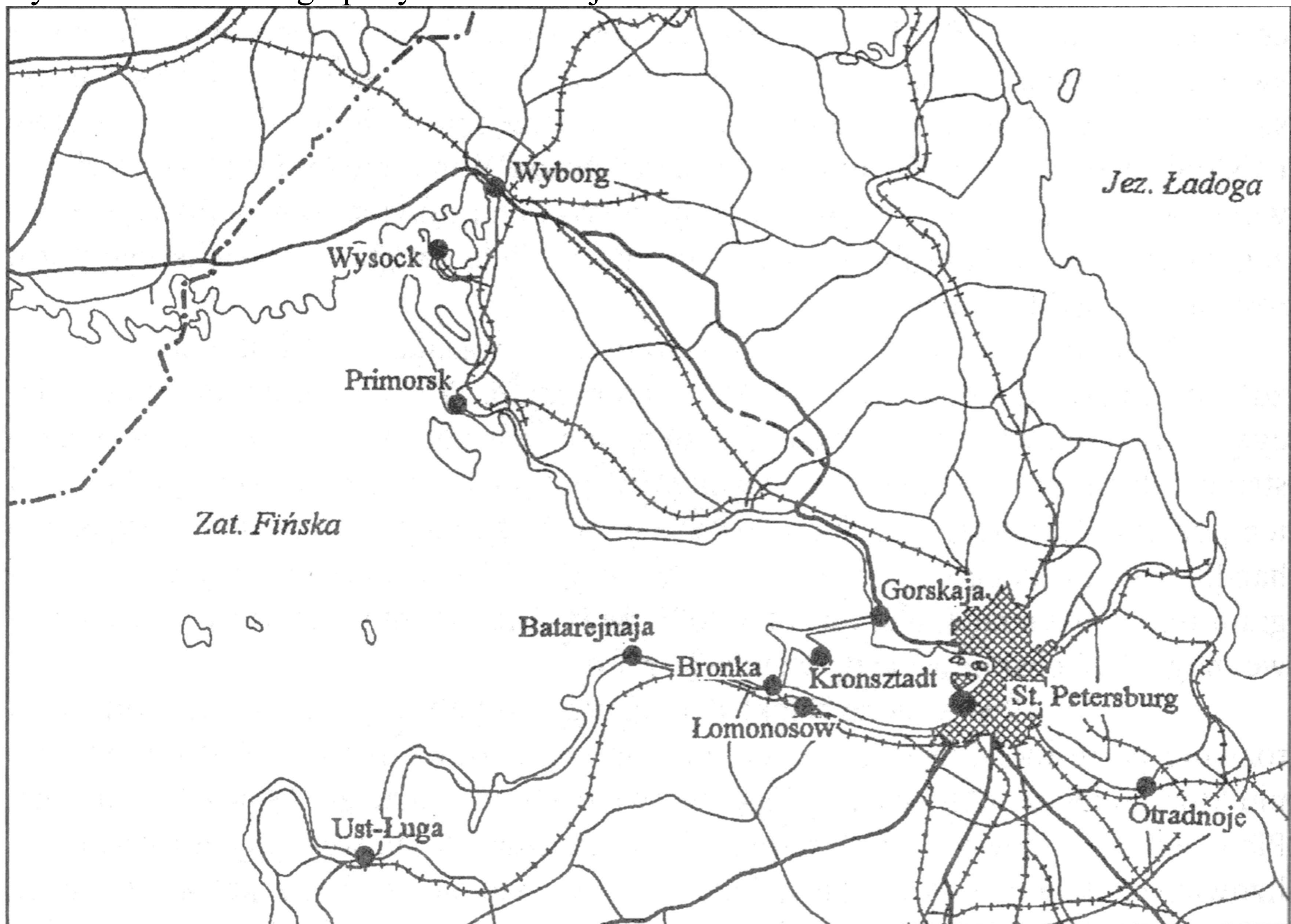
W roku 1994 władze Sankt Petersburga podjęły uchwałę o modernizacji i rozwoju portu morskiego, opracowano plan przebudowy portu, po przeprowadzeniu którego jego możliwości przeładunkowe mają wzrosnąć do 29 mln ton rocznie. Plan zakłada budowę nowych terminali kontenerowych, uniwersalnych i wyspecjalizowanych kompleksów przeładunkowych, w tym nowej bazy paliw płynnych, cukru, ładunków ciężkich i wielkogabarytowych. Ma powstać także system informatyczny portu i system zarządzania żeglugą.

W ramach rozbudowy kompleksu portowego wokół Sankt Petersburga powstaje kilka nowych portów przeładunkowych. Najważniejsze z nich to: Ust-Ługa, Batarejna, Primorsk, Łomonosow i Kronsztadt. Porty o mniejszym znaczeniu to Bronka, Gorskaya i Otradnoe (ryc. 4).

W odległości 110 km od St. Petersburga, u ujścia rzeki Ługa do Zat. Fińskiej zaplanowano budowę portu Ust-Ługa. Port ma przeładowywać 17 mln ton rocznie (po zakończeniu budowy pierwszego etapu 2 mln ton), a docelowo nawet 35 mln ton. Głębokość przy nabrzeżu przeładunkowym o długości 7,7 km (1650 m w pierwszym etapie) ma sięgać 15,7m.

Port do przeładunków ropy naftowej i jej produktów w Zat. Batarejna zlokalizowano w odległości 60 km na zachód od St. Petersburga. Po zakończeniu pierwszego etapu budowy ma przeładowywać 7,5 mln ton ropy rocznie. Docelowo wielkość ta ma wzrosnąć do 15 mln ton. Część lądowa portu zajmuje 107,9 ha. Nabrzeże o długości 990 m i głębokości do 14 m pozwoli na przyjmowanie zbiornikowców do 40 tys. ton. Port ma obsługiwać statki przez cały rok.

Ryc. 4. St. Petersburg i porty Zat. Fińskiej



Miasto Primorsk położone jest w odległości 130 km na północny zachód od St. Petersburga i 60 km na południe od Wyborga. Port powstaje w Cieśninie Bierkesund o głębokości do 20 m. Będzie mógł przyjmować statki do wielkości 150 tys. ton przy pirsie długości 2035 m (docelowo 3635 m). Port ma specjalizować się w przeładunkach ropy naftowej i płynnego gazu. Roczne obroty zaplanowane na 30 mln ton (w pierwszym etapie 19 mln ton), w przyszłości mogą być zwiększone do 45 mln ton. Przeładunki mają odbywać się w relacji cysterna kolejowa - zbiornikowiec w ciągu całego roku.

Port Łomonosow zlokalizowany został przy południowym brzegu Zat. Newskiej, w niewielkiej odległości od St. Petersburga. Port ma specjalizować się w obsłudze kontenerów i ładunków chłodzonych. Powierzchnia części lądowej portu obejmuje 73 ha, a akwatorium 800 ha. Przy nabrzeżu długości 685 m (w pierwszym etapie budowy 205 m) i głębokości 12,1 m zaplanowano cztery stanowiska do cumowania statków. Roczne przeładunki po ukończeniu pierwszej części inwestycji mają wynosić 700 tys. ton, docelowo zaś 2,1 mln ton rocznie.

Opracowano także wstępny projekt budowy nowego portu pasażerskiego i towarowego zlokalizowanego na wyspie Kotlin w pobliżu starej twierdzy Kronsztadt⁷.

Program rozbudowy portów Rosji przewiduje także zwiększenie zdolności przeładunkowych portów Wyborg do 3 mln ton i Wysock do 4 mln ton rocznie. Planowane inwestycje to nowy port drzewny, dwa terminale do przeładunku metali oraz terminal drobnicowy.

Prognozy rozwoju portu w Kaliningradzie zakładają wzrost przeładunków do 6,7 mln ton w roku 2000 i 11-12 mln ton w roku 2005. Wykorzystanie istniejącego terminalu dla przeładunku samochodów i ładunków w systemie ro-ro, a także budowa nowego portu naftowego i terminalu do przeładunków metali oraz zakładany rozwój połączeń promowych, przy obecnym katastrofalnym stanie gospodarki Obwodu Kaliningradzkiego i trudnej sytuacji gospodarczej Białorusi - stanowiącej potencjalne zaplecze dla tego portu, sugeruje dużą ostrożność w przyjmowaniu tych prognoz.

Po wschodniej stronie Cieśniny Piławskiej, w miejscu gdzie Pregola wpada do Bałtyku, usytuowany jest dawny awanport Królewca, stary port Piława, zwany przez Rosjan Bałtyjskiem. W porcie do niedawna wyłącznie wojennym, wykonuje się prace przeładunkowe drewna, węgla i rudy. Do celów cywilnych wykorzystywana jest też baza paliw płynnych o zdolności przeładunkowej 600 tys. rocznie. W tzw. punkcie wschodnim wytyczono teren o powierzchni 52 ha pod nowy port handlowy. Na rok 1999 zaplanowano rozpoczęcie tej inwestycji. Docelowa wielkość przewidywanych obrotów to 4 mln ton. Zamierzenia te znajdują pewne uzasadnienie w korzystnym położeniu Bałtyjska. Głębokość przy projektowanych nabrzeżach osiągnie 10,5 m, podczas gdy w Kaliningradzie wynosi tylko nieco poniżej 8 m. Poza tym szerokość toru wodnego, prowadzącego do odległego o 40 km Kaliningradu, jest tak niewielka, że umożliwia tylko ruch jednokierunkowy. Są zatem podstawy, by Bałtyjsk stał się nie tylko awanportem, ale głównym portem Obwodu Kaliningradzkiego.

Obecna sytuacja polityczna i ekonomiczna Rosji sprawia że pomiędzy projektami budowy nowych portów i modernizacji istniejących, a ich urzeczywistnieniem pojawia się olbrzymia luka. Plany dotyczące budowy nowych portów w Rosji są często pełnymi nadziei deklaracjami dla potencjalnych inwestorów, rzadziej są to konkretne projekty. Inwestorzy rosyjscy nie posiadają wystarczającego kapitału, zachodni przedsiębiorcy obawiają się inwestować swój kapitał w Rosji⁸.

Na początku lat dziewięćdziesiątych porty, z racji ich roli strategicznej w życiu gospodarczym kraju nie podlegały prywatyzacji. W końcu roku 1993 prywa-

⁷ Wg innych źródeł na Wyspie Kotlin ma powstać terminal kontenerowy i naftowy.

⁸ Modernizacja portu St. Petersburg ma kosztować 180 mln USD, budowa pierwszego etapu portu Ust-Luga - 392 mln USD, Batarejna - 200 mln USD, Primorsk - 604 mln USD, Łomonosow 60 mln USD.

tyzacja portów została dozwolona. W 1994 r. postanowiono oddzielić działalność portów od ich statusu własnościowego, tj. prawa własności państwa do zabudowań, infrastruktury portowej, gruntów i akwenów. W tym celu utworzono 15 regionów portowych, z obowiązkiem administrowania własnością państwa w portach, w tym dzierżawienia jej innym. Wynikiem takiego posunięcia stał się wkrótce chaos między prywatnymi przedsiębiorstwami sztauerskimi a innymi prywatnymi operatorami, którymi administracja morska, będąca przedłużeniem administracji centralnej, może dowolnie manipulować. Przyczyniło się to do rozkwitu działalności przestępczej i korupcji w rosyjskich portach, a kompetencje nowych władz nie są ściśle określone.

Literatura

1. Ciborowska-Wojdyga E., Port w Sankt Petersburgu, dzień dzisiejszy - perspektywy rozwoju, *Biznes jest wszędzie*, nr 9/1994
2. Czermańska R., Słomianko-Wasilewska M., Aktualny stan oraz kierunki rozwoju wybranych portów Regionu Południowego Bałtyku ze szczególnym uwzględnieniem transportu intermodalnego, Instytut Morski, Gdańsk 1993
3. Future Co-operation on Ports and Waterborne Transport in the Baltic Sea Region, Co-ordinating Committee on Baltic Ports and Waterborne Transport, DGVII, April 1998
4. Gierasimiuk W., Linia promowa Skandynawia - Kaliningrad, *Namiary*, nr 10/1998
5. Kuciewicz P., Bałtyjsk otwiera się na świat, *Namiary*, nr 10/1998
6. Kuciewicz P., Bałtyjsk wychodzi z zamknięcia, *Spedycja i Transport*, nr 11/1998
7. Let's open Kaliningrad for yourselves, International Department, Kaliningrad City Hall
8. Milewska G., Znowu w siodle?, *Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska*, nr 1/1996
9. L. Nowak,. Rosja inwestuje w porty bałtyckie, *Namiary*, nr 4/1998
10. Pacuk M., Palmowski T., The development of Kaliningrad in the light of Baltic co - operation [w:] L.Hedegaard, B.Lindstrom (Eds.), *The NEBI Yearbook 1998, North European and Baltic Sea Integration*, Springer - Verlag, Berlin, Heidelberg, New York, 1998
11. Ports of Saint-Petersburg and Leningrad Region
12. Strategiczny plan Sankt-Petersburga, Sankt Petersburg 1998

Baltic Ports of Russia and Perspectives of Their Growth

Summary

After disintegration of the USSR the State lost ca. 50% of its sea ports. The ports that remained under Russia's control are to the great extent old-fashioned and underinvested. The loss of ports of Tallinn, Riga and Klaipeda was the reason for concentration of servicing Russian international shipments on the Baltic in the three ports of St. Petersburg, Kaliningrad and Vyborg.

Transshipment capabilities of Russia's sea trade ports on the Baltic are presently estimated to be 20m tons and they have turned out to be insufficient for the country. Accordingly, a decision has been taken to increase such capabilities and to build new ports. The development programme assumes that before 2005 all import and export cargoes should be serviced by own ports.

The modernisation plan for St. Petersburg assumes building of new container terminals, universal and specialist transshipment complexes, including a new base for liquid fuels, sugar, heavy and large cargoes. Its transshipment capabilities are to be increased up to 29m tons yearly.

Within rebuilding of the port complex several new transshipment ports come to being around Sankt Petersburg. The most important of them are: Ust-Luga, Batareynaya, Primorsk, Lomonosov and Kronshtadt. Minor ports are: Bronka, Gorskaya and Otradnoye.

The rebuilding programme for Russian ports also forecasts an increase in transshipment capabilities of the ports: Vyborg up to 3m tons and Vysotsk - up to 4m tons yearly. The planned investments are a new wood port, two terminals for transshipment of metals and a general cargo terminal.

Growth forecasts for the port of Kaliningrad assume an increase in transshipments up to 6.7m tons in 2000 and 11-12m tons in 2005. The disastrous condition of economy in the District of Kaliningrad and a difficult economic situation in Belarus - constituting a potential supply base for the port, suggest that such forecast should be assumed very carefully.

The present political and economic situation in Russia makes a large gap between projects to build new ports and to modernise the existing ones, and their implementation. Plans concerning building new ports in Russia are often wishful declarations for potential investors. Russian investors do not have sufficient capital; Western entrepreneurs fear to invest their capital in Russia.

In 1994 there was a decision to separate the operation of ports from their ownership status, i.e. the proprietary right of the State to premises, port infrastructure, grounds and waters. It contributed to flourishing of criminal activity and corruption in Russian ports, and competence of new authorities is not strictly specified.