

18 **Каких средств потребует развитие речного транспорта России**

20 **Что позволило избежать экологической катастрофы на Черном море**

20 **Как работают программы поддержки реконструкции российского флота**

Порты России закончили 2015 год с 8,5-процентным ростом грузооборота, а первый квартал 2016 года — с ростом на 4,6%. Стабильный прирост нефтеналивных мощностей, в которые Россия активно инвестировала с начала 2000-х годов, уже принес ощутимые геополитические результаты, например переориентирование части грузопотоков из портов стран Балтии. Но дальнейшее развитие портов требует развития инфраструктуры для перевалки других грузов, экспорт которых растет, в том числе зерна и навалочных грузов.

Поточные технологии

— рыночная ситуация —

Морской прирост

Портовая отрасль РФ, не следуя тенденциям в экономике, продолжает наращивать грузооборот. Сдоходами портовиков, впрочем, этот фактор напрямую не коррелирует, но физические объемы растут. В 2015 году перевалка грузов в российских портах выросла на 8,5% — с 623,4 млн до 676,7 млн тонн, однако этот показатель поступательно рос с конца 1990-х годов. Средний темп роста за последние 15 лет — 9,6%, с двузначными темпами роста в 2000–2005 годах и резким снижением их с 2006 года. Наименьший прирост перевалки показал кризисный 2008 год (0,8%), но тем не менее динамика была позитивной.

Сейчас в РФ насчитывается 67 морских портов с 870 портовыми комплексами. В порты следует три четверти объема российских экспортных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Мощность портовой инфраструктуры постоянно растет. В 2015 году «вся морская портовая инфраструктура получила прирост в 19,5 млн тонн», говорил Владимир Путин на пресс-конференции в декабре.

В 2015 году наибольший процентный и физический прирост показали крупные бассейны: Азово-Черноморский, Балтийский и Дальневосточный. Безусловным лидером по приросту грузооборота стал Азово-Черно-

морский бассейн, который добавил 38,4% к показателю прошлого года и впервые вышел в лидеры по грузообороту, обогнав по совокупному тоннажу Балтийский бассейн (232,9 млн тонн против 230,7 млн тонн).

По итогам первого квартала динамика иная. При общем по России росте грузооборота на 4,6% (до 167,3 млн тонн) наибольший процентный прирост показал Арктический (+18,3%, до 10 млн тонн), а физический прирост — Дальневосточный бассейн (4,22 млн тонн, или 9,3%). В Арктическом бассейне прирост вызван заметным ростом объемов нефтеналива (+41,2%), лидеры роста — порты Мурманск и Варандей, где объем перевалки увеличился на 24,7% и 21,6% соответственно. Из всех портов Дальнего Востока незначительную отрицательную динамику показал только порт Пригородное, остальные росли, причем Ванино, Находка, Де-Кастри и Посет показали двузначный прирост (Посет — +40,9%).

Азово-Черноморский бассейн: зерновое будущее

Азово-Черноморский бассейн сегодня обеспечивает 34% общего грузооборота портов РФ (232,9 млн тонн), из которых 58% приходится на наливные грузы. Однако анализ рыночной конъюнктуры и тенденций в экспортно-ориентированных отраслях российской промышленности пока-

зывает, что в среднесрочной перспективе будет наблюдаться увеличение объемов перевалки навалочных грузов, зерна и генеральных грузов. Суммарная потребность в портовых мощностях в Азово-Черноморском бассейне к 2020 году оценивается в 384 млн тонн против сегодняшних 320 млн тонн, при этом дефицит мощностей по улю ожидается в объеме 21 млн тонн, минудобрениям — 19,5 млн тонн, зерну — 9,1 млн тонн, генеральным грузам — 9 млн тонн, сое и рапсу — 3 млн тонн, руде — 2,4 млн тонн.

Значительный импульс развитию региональных портовых мощностей дает зерновой экспорт. В целом по России за четыре месяца 2016 года погрузка зерна выросла на 40%, до 7,2 млн тонн, на Черном море наблюдается заметный рост погрузки. Так, НМТП за четыре месяца отгрузил 2,2 млн тонн зерна (+29,6%), Зерновой комплекс «Тамань» удвоил отгрузку до 735,5 тыс. тонн, «ДелоПорт» в первом квартале отгрузило на 79% больше зерна, чем годом ранее (829 тыс. тонн). По прогнозам зерновой отрасли, по итогам 2016 сельскохозяйственного года Россия достигнет показателя 24,5 млн тонн, впервые обогнав США и выйдя на первое место по экспорту среди отдельных стран. Более того, в черноморских портах ждут роста погрузки зерна из РФ и Казахстана, имеющего выход лишь к «закрытому» Каспийскому морю.

«Мы рассчитываем на реализацию проектов за счет собственных средств»

— первые лица —

Группа компаний ОТЭКО готовится к масштабному наращиванию мощностей в порту Тамань, развивая перевалку как светлых нефтепродуктов, так и зерна и навалочных грузов. О развитии проекта и об оценке рыночных перспектив „Ъ“ рассказал генеральный директор ОТЭКО СЕРГЕЙ ГУБИНЕЦ.

— ОТЭКО готовится к подписанию концессионного соглашения с государством по подъездным путям к терминалу в Тамани. Хотелось бы услышать о вашем опыте применения концессионного законодательства, о сложностях и специфике работы с государством на таких условиях.

— Это первый опыт такого плана на базе частной концессионной инициативы (ЧКИ). Мы впервые по новому закону инициировали ЧКИ. Естественно, это был непростой процесс, но совместно с Минтрансом мы смогли решить все возникшие вопросы. Мы планируем подписать соглашение на Международном форуме в Петербурге.

— Каковы параметры концессионного соглашения?

— Сумма инвестиций — порядка 362 млн руб. Протяженность путей — 3,5 км. Реализация проекта будет вестись за счет собственных средств группы компаний ОТЭКО. В результате реализации проекта совместно с усилиями РЖД по строительству транспортного обхода Краснодарского узла с сегодняшних 20 млн тонн мы сможем увеличить пропускную способность железной дороги в направлении терминалов ОТЭКО примерно до 70 млн тонн грузов в год.



— По вашим ощущениям, эти 70 млн тонн вы грузопотоком закрываете?

— Да.

— А в какие сроки? Уже сейчас?

— Конечно, по окончании строительства и ввода в эксплуатацию новых терминальных мощностей мы, безусловно, будем способны переваливать этот объем.

— А в чем основная специфика ваших проектов?

— В принципе у нас классический greenfield-проект, впервые его концепция появилась в начале 2000-х годов, к реализации приступили уже в 2004–2005 годах. У greenfield-проекта есть свои минусы и плюсы. Минусы в том, что абсолютно не было инфраструктуры. Мы построили железнодорожную линию протяженностью 36 км от станции Вышестеблиевская. При этом по состоянию на сегодняшний день развернутая длина наших железнодорожных путей превышает 100 км. Не было коммуникаций, связи — вплоть до того,

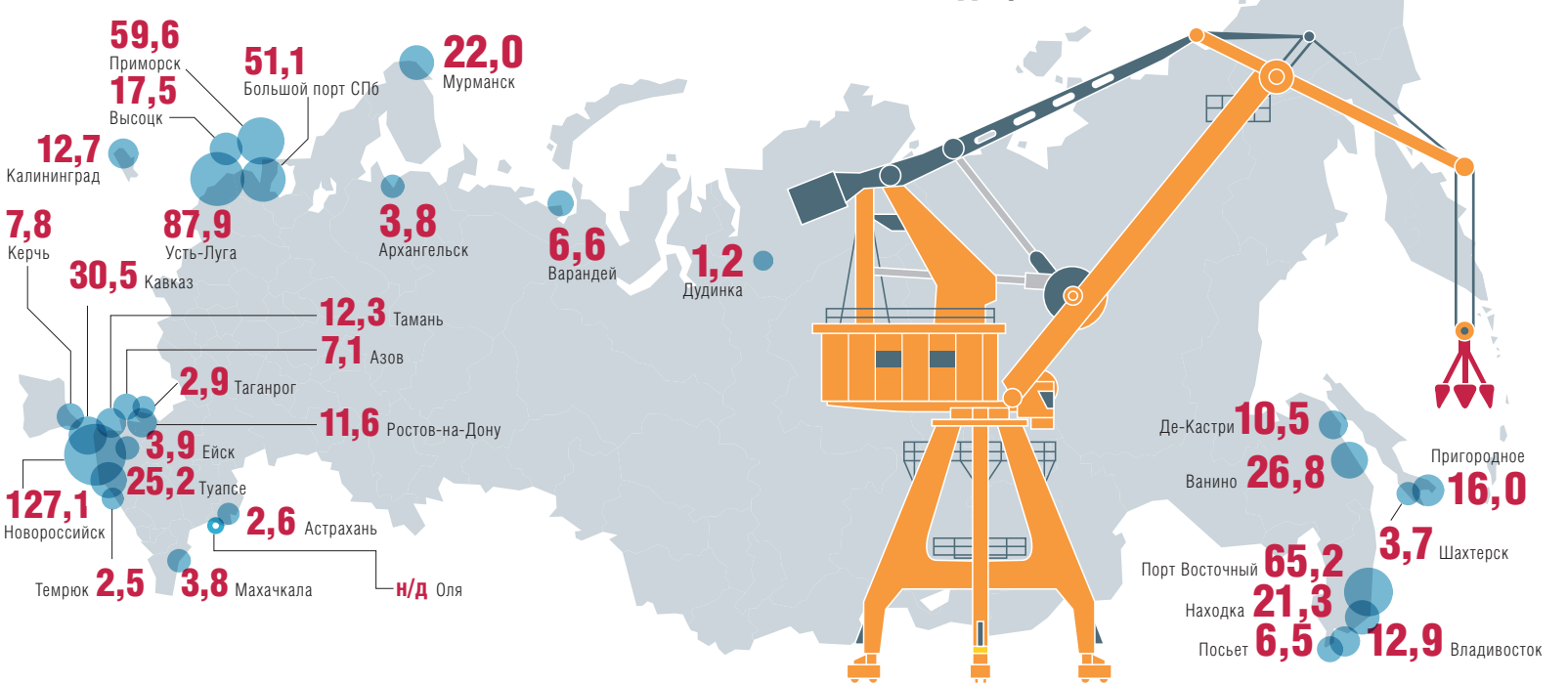
что, когда мы приезжали на терминал, возникал оператор «Киевстар»: российской связи не было. Сейчас у нас все операторы представлены, сеть российская. Мы провели оптоволокно, интернет и так далее. Подписали соглашение с «Кубаньэнерго» на поставку 100 МВт мощности. Для запуска комплекса «Таманьнефтегаз» мы построили подстанцию на 40 МВт; сначала в 2012 году мы ввели в эксплуатацию комплекс по перевалке сжиженного газа, потом нефтяной терминал, а в 2013 году запустили мазут. Мы строили все это с учетом того, чтобы в любой момент и достаточно быстро удвоить наши мощности до 20 млн тонн. Плюс мы инвестировали 1,5 млрд руб. в объекты федеральной собственности: мы строили за собственные средства различные федеральные объекты — в основном это было дноуглубление, здания портовой инфраструктуры пункта пропуска через государственную границу. Наиболее значительная часть инвестиций пришлась на создание подходного канала, который уже безвозмездно передан государству. В дальнейшем в период до 2020 года мы планируем инвестировать порядка 15 млрд руб. собственных средств в объекты федеральной собственности и будем передавать их безвозмездно.

— А какие плюсы у greenfield-проекта?

— Конкурентное преимущество в том, что в непосредственной близости от наших терминалов нет крупных населенных пунктов. Практически любой сложившийся порт — это большой населенный пункт. И вот если порты возникли давно, они, как правило, находятся в крупных городах, которые сдерживают их дальнейшее развитие.

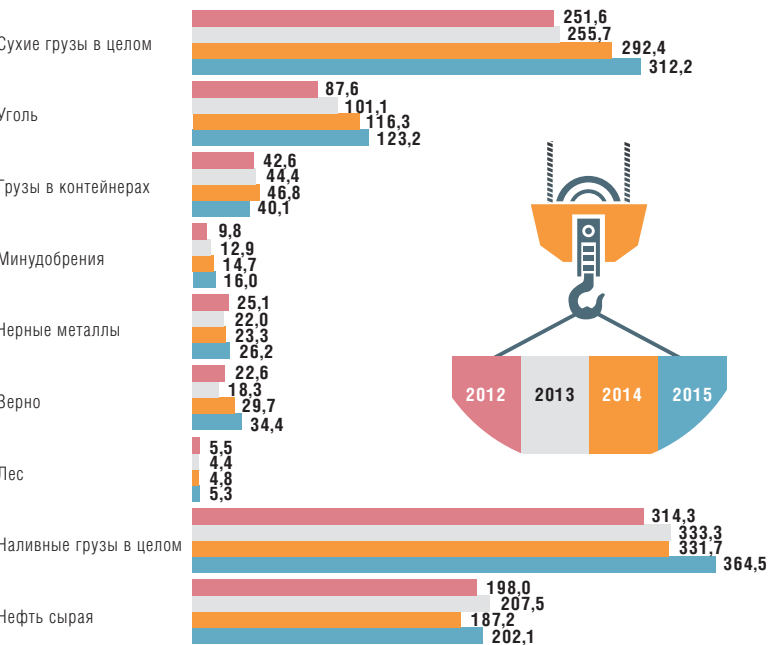
ПОРТЫ РОССИИ В ЦИФРАХ

КРУПНЕЙШИЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ РФ ПО ГРУЗООБОРОТУ В 2015 ГОДУ (МЛН Т) Источник: данные АСОП.



ГРУЗООБОРОТ ПО ТИПАМ ГРУЗОВ (МЛН Т)

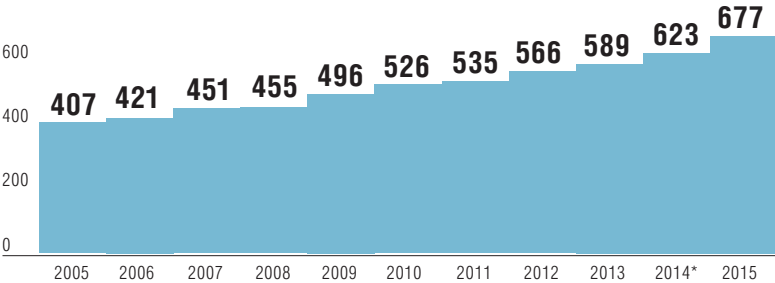
Источник: данные АСОП.



ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ (МЛН Т)

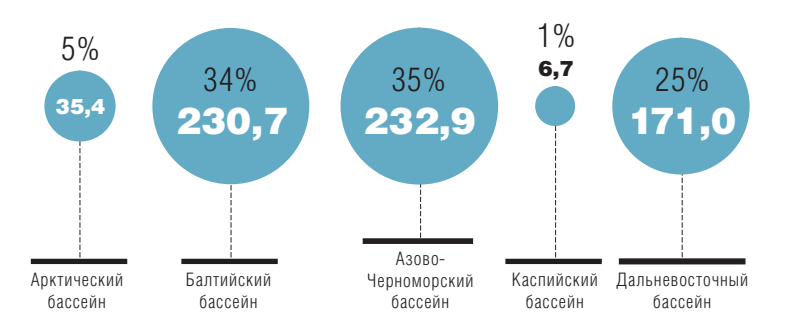
Источник: данные АСОП.

*Начал учитываться Крым.



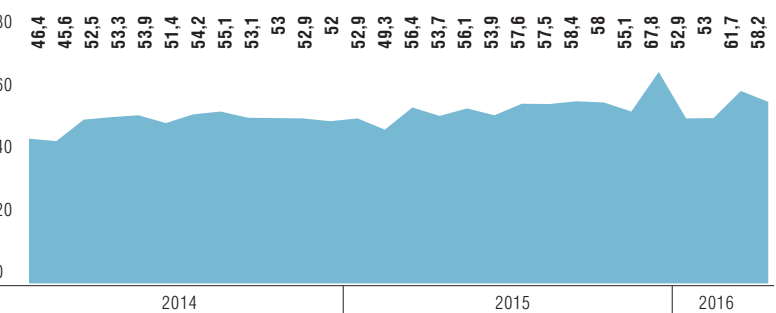
ГРУЗООБОРОТ РФ ПО БАССЕЙНАМ (МЛН Т)

Источник: данные АСОП.

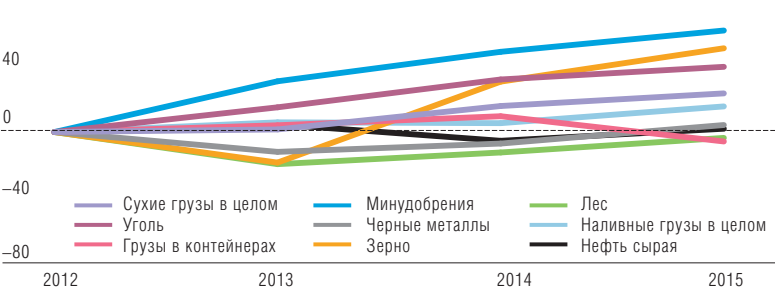


ДИНАМИКА ГРУЗООБОРОТА В ПОРТАХ РФ (МЛН Т)

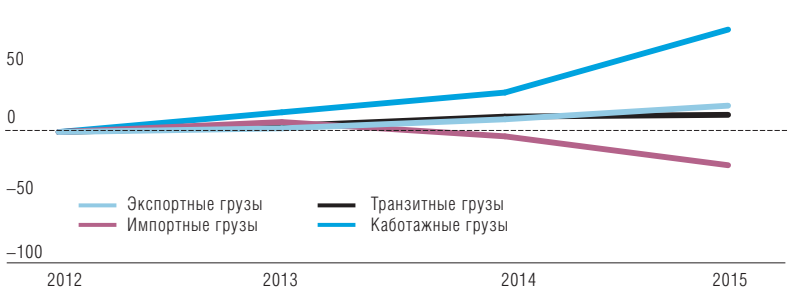
Источник: данные АСОП.



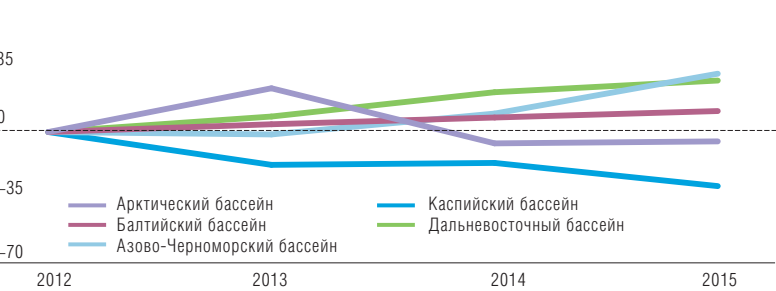
ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ В ПОРТАХ РФ ПО ТИПАМ ГРУЗОВ (% К УРОВНЮ 2012 ГОДА) Источник: данные АСОП.



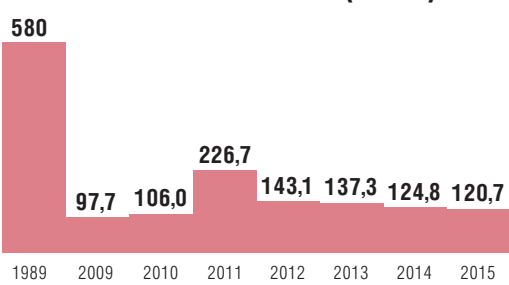
ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ В ПОРТАХ РФ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ (% К УРОВНЮ 2012 ГОДА) Источник: данные АСОП.



ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ В ПОРТАХ РФ ПО БАССЕЙНАМ (% К УРОВНЮ 2012 ГОДА) Источник: данные АСОП.



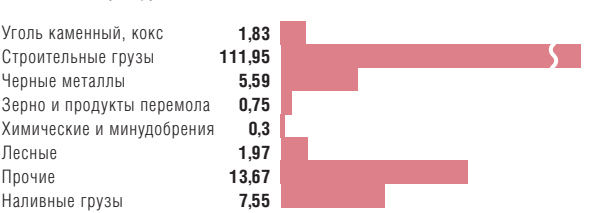
ОБЪЕМ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК (МЛН Т)



ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В РЕЧНЫХ ПОРТАХ

143,60 млн т (всего в 2015 году)

В том числе: сухогрузы — 136,04 млн т



ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ В 2015 ГОДУ

120,7 млн т ВСЕГО. ИЗ НИХ:

93,5 млн т ВНУТРЕННЕЕ СООБЩЕНИЕ

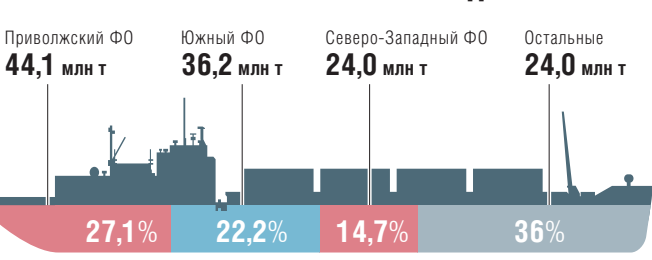
27,2 млн т ЗАГРАНИЧНОЕ СООБЩЕНИЕ

СРЕДНЯЯ ДАЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК В 2015 ГОДУ

1260 км В ЗАГРАНИЧНОМ СООБЩЕНИИ

313 км СРЕДНЯЯ ДАЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ВО ВНУТРЕННЕМ СООБЩЕНИИ

ОСНОВНЫЕ РЕГИОНЫ, В КОТОРЫХ ОСУЩЕСТВЛЯЛИСЬ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО РЕКЕ В 2015 ГОДУ



Review портовая инфраструктура России

Речные узлы

Внутренний водный транспорт, который много лет балансирует на грани рентабельности, теперь и вовсе оказался в критической ситуации. Поправить положение речного транспорта могли бы строительство гидроузлов и субсидии от государства.

— инвестиции —

В условиях маловодности

В 2015 году речные перевозчики прошли серьезное испытание на прочность: помимо привычных проблем в районе Городецкого шлюза (Нижний Новгород) низкий уровень воды наблюдался на Средней Волге, Волго-Донском судоходном канале и в Ленском бассейне. Наиболее тяжелая ситуация образовалась в Ростовской области: в районе Цимлянского водохранилища уровень воды был на 50% ниже, чем средний за последние несколько лет. При этом уровни ниже проектных значений были зарегистрированы во всех бассейнах, кроме Беломорско-Онежского.

В результате обмеления Единая глубоководная система Европейской части Российской Федерации (ЕГС, общая протяженность — 6,5 тыс. км), на долю которой приходится порядка 75% перевозок внутренним водным транспортом и которая связывает Белое море, Балтийское море, Волгу, Москву, Каспийское море и Азовское с Черным морем, не смогла обеспечить проход грузовых судов. Считается, что гарантированные глубины на всем протяжении ЕГС должны составлять не менее 4,5 м, что позволяет проходить по ней как речным судам, так и судам класса «река-море», а также морскому флоту, но сейчас уже 1,7 тыс. км ЕГС (25% от всей протяженности водных путей) имеют глубины менее 4 м, а на некоторых участках речной режим стока с глубинами на судовом ходу составляет менее 2,5 м.

Маловодность в реках привела к потере провозной способности судов (от 20% до 30% в зависимости от типа судна), а реку Дон грузовые суда проходили с недогрузом 40%. В результате в 2015 году объем перевозок грузов по реке сократился на 3,3% по сравнению с 2014 годом, до 120,7 млн тонн, что стало худшим показателем с 2010 года. При этом длительность рейсов увеличилась на 20–45%. Ухудшение работы на реке привело к оттоку грузов на альтернативные виды транспорта: автотранспорт и железную дорогу. С внутреннего водного транспорта ушли нефтепродукты уфимских НПЗ в общем объеме свыше 1 млн тонн и пермского НПЗ на 600 тыс. тонн, минудобрения из Соликамска и Березников на порт Кавказ (500 тыс. тонн), металл с Магнитогорского комбината (500 тыс. тонн), щебень, хлористый калий и сера (по 200 тыс.

тонн). Но отток грузов с реки вызван не только природными условиями. По словам участников рынка, в период речной навигации железнодорожники начинают предоставлять грузоотправителям скидки в надежде, что те откажутся от реки и воспользуются железной дорогой. «В этом году ситуация с глубинами на Волге и Дону лучше, чем в прошлые годы», — говорят в Волжском пароходстве (одна из крупнейших судоходных компаний РФ, входит в VBTН — судоходный дивизион UCL Holding Владимира Лисина). В компании отмечают, что весеннее половодье северных рек принесло дополнительные объемы в Рыбинское водохранилище, которое наполнилось почти до 100%. Но несмотря на это, на участке Городецкие шлюзы—Балахна ситуация остается сложной: до 10 июня глубины 3,5 м здесь продержались только три с половиной часа, 3,4 м — четыре часа, 3,3 м — пять часов, остальное время глубины снижались до 2,35 м. В Российской палате судоходства (РПС, объединяет крупнейшие судоходные компании) сообщили, что с учетом неблагоприятных условий по наполнению Цимлянского водохранилища на Волго-Донском водном пути в текущем году уже введены ограничения по осадке судов на всю навигацию — сапреля по ноябрь. Кроме того, добавили в РПС, на речниках также негативно отражается сложная экономическая ситуация.

Это фактически подтвердили и судоходные компании: в Северо-Западном пароходстве (СЗП, входит в UCL Holding) сообщили, «Б», что в текущем году рассчитывают сохранить объемы перевозок на уровне 2015 года. Также в СЗП надеются, что с началом строительства «Северного потока-2» ситуация с контрактами улучшится в навигацию текущего года и обернется в пользу компании. В Волжском пароходстве, напротив, даже снизили ожидания на нынешний год: в 2015 году суда компании перевезли 5,6 млн тонн грузов (минудобрения, металлопрокат, зерно, химические грузы, строительные), а в плане текущего года — 5,2 млн тонн.

Бюджетные потребности

Критическое состояние отрасли во многом обусловлено ее многолетним недофинансированием. Большинство действующих гидросооружений находится в изношенном состоянии, и только 25% имеют нормальный уровень безопасности. Практически не обновля-



Обмеление рек в Европейской части РФ — одна из главных проблем речного транспорта

ются флот и навигационное оборудование, не реконструируются причалы, а «узкие» участки не позволяют проходить крупнотоннажным судам. В итоге потери речных перевозчиков растут из года в год: если в 2014 году судоходные компании, курсирующие в пределах ЕГС, недополучили 3 млрд руб., то в 2015-м — уже 8 млрд руб. Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин считает, что ситуация на внутреннем водном транспорте будет только усложняться. В рамках договора о Евразийском экономическом союзе суда стран—членов ЕАЭС получили доступ к перевозкам грузов, пассажиров и буксировке на смежных внутренних водных путях, и только казахстанские суда будут осуществлять не менее 70 судопроходов в год.

Поправить положение речного транспорта может лишь масштабное финансирование со стороны государства. В начале текущего года правительство РФ утвердило стратегию развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 года, согласно которой общий объем финансовых ресурсов в отрасль был оценен в 1,9–2,2 трлн руб. (в ценах соответствующих лет и с учетом НДС), из которых 738 млрд руб. — средства бюджета, а 1,1–1,4 трлн руб. — внебюджетные источники. Но стратегия носит скорее рекомендательный характер, а в Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России до 2020 года» заложены куда более скромные цифры — 70 млрд руб. в 2016–2018 годах и 76 млрд руб. в 2019–2020 годах.

Наиболее актуальная проблема, которая стоит сейчас перед речниками, — ликвида-

ция лимитирующих участков, которые разрывают ЕГС на изолированные части. Для этого необходимо построить три гидроузла: Багаевский (Нижний Дон), Нижегородский (Городец) и Нижнесвирский (Свирь). Но решение о строительстве пока принято лишь в отношении Нижегородского низконапорного гидроузла, который планируется ввести в эксплуатацию к 2020 году. Общая стоимость проекта оценивается в 41,4 млрд руб., сейчас ведется проектирование объекта. В Минтрансе пояснили, «Б», что необходимость этого гидроузла связана с ненаполнением Чебоксарского водохранилища до проектной отметки 68 м на участке р. Волги от Нижегородской ГЭС до Нижнего Новгорода. «За время эксплуатации ГЭС с 1957 года произошли перестроения русла и значительная просадка уровня воды, что привело к ограничениям транзитного судоходства через Городецкий гидроузел, поставив под угрозу сохранение единого водного транспортного перехода Север—Юг», — отметили в министерстве. При этом уже прекратились транзит судов «река-море» с Балтики на Каспий и перевозки ряда грузов с Камы и Средней Волги на северо-запад. Строительство Багаевского гидроузла не предусмотрено ФЦПТ, и до последнего времени оставалась неясным, будет реализован проект или нет. Общая его стоимость составляет 22 млрд руб., и без него судоходство в южном направлении может вовсе прекратиться. Впрочем, в мае руководитель администрации Азово-Донского бассейна внутренних водных путей Сергей Гайдаев сообщил, что необходимая на проект сумма будет перераспределена из других проектов, которые в правительстве сочли менее важными. Так, например, строительство второй нитки шлюза Нижнесвирского гидроуз-

ла, реализация которого в рамках ФЦПТ предусматривалась в 2017 году, может быть отложено на последующие годы.

Предполагается, что благодаря строительству Багаевского гидроузла пропускные способности Волго-Донского канала возрастут до 18 млн тонн в год. В условиях дефицита воды бассейна Цимлянского водохранилища Багаевский низконапорный гидроузел будет иметь комплексное воднотранспортное назначение, так как позволит использовать экономленные водные ресурсы для увеличения подачи в Донской магистральный канал другим водопользователям. Подъем уровня воды в верхнем бьефе Багаевского гидроузла до уровня воды в нижнем бьефе Кочетовского гидроузла обеспечит в летне-осенний межсезонный период навигации гарантированное водообеспечение Новочеркасской ГРЭС.

Увеличение базы

Впрочем, участники рынка считают, что помимо расшивки узких мест необходимо принять еще ряд мер, чтобы решить накопившиеся за многие годы проблемы речного транспорта. РПС еще в 2015 году предлагала ввести 100-процентное содержание внутренних водных путей начиная с 2016 года. Сейчас государство не полностью компенсирует расходы на содержание водного транспорта: в 2015 году из бюджета было выделено 13,5 млрд руб., что соизмерно 75% от необходимой суммы, а в 2016 году расходы были покрыты только на 61%. Предполагается, что полную компенсацию речники получат начиная с 2018 года.

Кроме того, в РПС предлагали предоставлять субсидии на возмещение затрат по уплате процентов по кредитам на осуществление деятельности в межнавигационный период, а также ввести мораторий на рост ставок сборов за использование инфраструктуры внутренних водных путей и стимулировать обновление флота.

В стратегии развития внутреннего водного транспорта указывается, что общий объем грузовой базы может увеличиться к 2030 году до 242 млн тонн, но оговаривается, что такой показатель возможен лишь при инновационном сценарии развития экономики. Наибольший потенциал роста авторы стратегии видят в переключении грузопотоков с наземных видов транспорта. Но стоит учитывать, что речные перевозки выигрывают у автомобильных и железнодорожных на расстояниях более 200–300 км для сухогрузов и выше 600–700 км для нефтепродуктов. Кроме того, достичь такого результата можно только после увеличения пропускных способностей ЕГС и общей протяженности внутренних водных путей с действующих 48,8 тыс. км до 67 тыс. км, а это показатель 1991 года.

Юлия Галлямова

Поточные технологии

— рыночная ситуация —

Согласно программе развития морских портов в Азово-Черноморском бассейне, к 2020 году мощность терминалов для перевалки сухих грузов должна вырасти на 61%, до 169 млн тонн в год. В рамках обновленной стратегии планируется создание сухогрузного района порта Тамань, мощность которого на первом этапе составит 37,8 млн тонн угля, минудобрений, генеральных грузов, зерна и риса, а на втором при подтверждении грузовой базы может достичь 95 млн тонн. В феврале 2018 года группа компаний ОТЭКО планирует осуществить первую отгрузку с Таманского терминала навалочных грузов общей мощностью 35 млн тонн в год, в конце этого — начале следующего года ОТЭКО приступит к строительству зернового терминала на 14,5 млн тонн. Также часть терминалов в порту Новороссийск будет реконструирована с достижением мощностей по перевалке минудобрений, зерна, навалочных и контейнерных грузов в 24,5 млн тонн, построен причал для перевалки грузов в контейнерах мощностью 350 тыс. TEU и зерновой терминал ГК «Дело» на 1,5 млн тонн. Предусмотрено строительство в Тамани аммиачного терминала «Поляртиязота» мощностью 5 млн тонн.

Дальневосточный бассейн: экспортный хаб и потенциальный транзитер

Дальний Восток постоянно усиливает свои позиции в российской портовой отрасли. В 2015 году драйвером роста региональных портов стали сухие и наливные грузы, объем перевалки которых увеличился на 6,1% и 10,1% соответственно.

Вместе с тем стратегия развития портовой отрасли Дальнего Востока прежде всего связана с развитием угольного экспорта. Как сообщил глава Росморпорта Андрей Лаврищев, в Дальневосточном бассейне приоритетными проектами станут развитие угольного терминала «Дальтрансугля» в порту Ванино с выходом на 24 млн тонн в год за счет реконструкции путей и строительство там же угольного терминала «Сахатранса» (24 млн тонн). Также планируется строительство третьей очереди угольного терминала в порту Восточный с увеличением мощности с 22 млн до 39 млн тонн, строительство угольного терминала УТПК «Север» (20 млн тонн). Бу-

дут увеличены мощности портов Сахалина, в частности, будет реконструирован угольный терминал в порту Шахтерск в увязке с освоением Солнцевского месторождения, его мощность будет увеличена с 3,5 млн до 12 млн тонн. На мысе Сигнальный будет построен терминал для приема крупных судов и обработки контейнерных грузов (600 тыс. тонн TEU).

Однако «разворот на Восток» связан не только с развитием прямого экспорта. Минвостокразвития сейчас активно пропагандирует идею развития Дальнего Востока как транзитера, делая акцент на росте загрузки российских портов за счет перевалки части грузопотоков между северо-востоком КНР и ее южной и центральной частями, а также другими странами. Для этого запланировано развитие международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» (Суйфэньхэ—Находка и «Приморье-2» (Хуньчунь—Зарубино). По оценке McKinsey, при успешной реализации проектов грузопотоков в портах Приморья будет расти со скоростью 3% в год и увеличится на 45 млн тонн к 2030 году (22 млн тонн контейнерных грузов и 23 млн тонн зерна). Китайские грузоотправители смогут сэкономить на этом около \$700 млн в год, а Россия — прирастить 29 млрд руб. ВВП к 2030 году. Однако реализация проекта мешает относительная привлекательность китайских тарифных условий и неразвитость инфраструктуры МТК. В частности, глава ФГКУ «Ространстрой» Леонид Бершанский подчеркивал необходимость строительства и реконструкции железнодорожных пограничных переходов на концессионных условиях. Недостаточно развиты автодорожные и железнодорожные подходы к портам. На развитие всей инфраструктуры МТК, по оценке McKinsey, потребуется 315 млрд руб. (145 млрд руб. — на «Приморье-1» и 170 млрд руб. — на «Приморье-2»); по уточненным данным федеральных властей, общие затраты приближаются к 430 млрд руб. Группа «Сумма», впрочем, оценивает их несколько ниже. Она планирует строить в Зарубино терминальный комплекс, первая очередь которого рассчитана на перевалку 10 млн тонн зерна и 700 тыс. TEU контейнерных мощностей, вторая — 23 млн тонн и 1,8 млн TEU соответственно. По оценке «Суммы», из требующихся на «Приморье-2» 204 млрд руб. менее 85 млрд руб. придется на

инвестиции государства, остальное возьмут на себя частные инвесторы, а часть госинвестиций можно разделить с потенциальными китайскими концессионерами. «Сумма» уже подписала с Китайскими железными дорогами протокол о намерениях строить железнодорожные подходы к порту Зарубино.

Балтика: наливая, но зная меру

Балтийский бассейн — столп российского экспорта нефти и нефтепродуктов. Здесь сохраняются наиболее высокие удельный вес нефтеналива в общем объеме погрузки: в 2015 году на эти грузы приходилось 62% совокупного грузооборота, в первом квартале 2016-го — 64,3%. Такая структура обусловлена необходимостью заместить порты сопредельных прибалтийских стран, в советское время опережавшие порты РСФСР и по новизне, и по качеству инфраструктуры. Постепенное перенаправление Российской наливных грузов из портов зарубежной Прибалтики в свои порты началось с вводом первой очереди БТС-1 с конечной точкой в порту Приморск в 2001 году. БТС-2 с конечной точкой в порту Усть-Луга в 2012 году довершила дело. Для стран Балтии, доля услуг транспорта и хранения в ВВП которых довольно высока, потеря российского транзита весьма болезненна.

В целом Балтика закончила 2015 год с невысокими темпами роста (+3,2%) и впервые уступила по объемам перевалки Азово-Черноморскому бассейну. Причина снижения темпов роста — кризис в контейнерной отрасли и падение объемов перевалки накатных (ро-ро) грузов. В первом квартале российские порты Балтийского бассейна обрабатывали лишь на 0,6% больше грузов, чем годом ранее, тогда как в целом российские порты показали прирост в 4,6%. На первое место по приросту на российской Балтике вышел Приморск (+5,6%), незначительно уступила ему Усть-Луга (+4,1%), остальные порты показали снижение, наибольший показатель — у порта Петербург (8,2%).

Соседи также живут не очень хорошо: их, как и российские порты, затронули кризис на контейнерном рынке и затруднение отношений российских грузоотправителей с зарубежными коллегами. Если в 2014 году грузооборот Рижского порта вырос на 15,8%, до 41,8 млн тонн, то уже в

2015 году он снизился на 2,5%, а в первом квартале текущего года по сравнению с тем же периодом прошлого года упал на 13,8%, до 9,1 млн тонн. В порту Вентспилс с 2013 года грузооборот падает: 2014 год порт закончил с потерей 9% грузооборота, а в 2015 году перевалка упала еще на 14%, до 22,5 млн тонн. А порт Таллин в 2015 году заметен просел по перевалке наливных грузов (–32,2%) и потерял 19,8% контейнерооборота, в общей сложности грузооборот порта снизился на 20,8%. Однако есть прибалтийские порты, которые чувствуют себя неплохо. Так, в Клайпеде грузооборот растет, по процентному приросту порт в первом квартале опередил все порты восточного побережья Балтики, увеличив показатели по сравнению с прошлым годом на 9,1% (до 13,3 млн тонн). В 2015 году Клайпедский порт с учетом нефтяного терминала Бутинге перевалил 38,5 млн тонн (+5,8% к 2014 году), причем основной вклад, как и в первом квартале 2016 года, внес нефтеналив, увеличившийся на 28,2%.

Россия продолжает перехватывать грузопотоки у соседей. Еще в 2008 году вице-премьер Сергей Иванов заявил, что к 2015 году Россия полностью откажется от экспорта не только нефтепродуктов, но и угля через порты прибалтийских стран, пообещав к этому времени создать достаточное количество собственных пропускных способностей. А президент в прошлом году в послании Федеральному собранию сделал акцент на необходимости развивать логистические центры, в том числе «современные порты на Балтике».

Однако не нефтеналив составляет основу развития портов российской Балтики. Скорректированная стратегия развития морских портов до 2030 года предусматривает завершение строительства морского перевалочного комплекса (ММПК) Бронка мощностью 1,9 млн TEU (первая очередь — 1,45 млн TEU) и 260 тыс. единичной накатной техники, строительство в порту Усть-Луга терминала «Еврохим Усть-Луга» (7 млн тонн) и Балтийского терминала удобрений (5,2 млн тонн), увеличение пропускной способности контейнерного терминала в Балтийске со 150 тыс. до 300 тыс. TEU и строительство пассажирского терминала в Пионерском Калининградской области (250 тыс. человек и 3 млн тонн паромных грузов в год).

Наталья Семашко

Причалыные рекорды

— вокруг света —

На сегодняшний день в России активно реализуются новые проекты по развитию портовой инфраструктуры. «Б» составил список самых необычных и выдающихся портов в мире, с которыми российским инвесторам стоит взять пример.

Самый загруженный Шанхай, Китай

С 2010 года этот порт занимает первое место в мире по грузообороту. В 2014-м он показал лучший результат среди портов-гигантов, пропустив через себя 35 млн 20-футовых контейнеров (TEU) в год. С тех пор порт Шанхая только увеличивал свои объемы работы. В 2013 году он перевалил 776 млн тонн грузов, став самым загруженным на планете за всю историю наблюдений. Расположенный в самом сердце китайской коммерции, сегодня порт Шанхая отвечает за четверть внешней торговли страны. Во многом это объясняется тем, что порт занимает очень выгодное географическое положение в устье рек Янцзы, Хуанпу и Цянган, а следовательно, может выполнять функцию ворот в Восточнокитайское море. Порт Шанхая существовал еще во времена династии Минь, при этом в начале XX века он уже стал главным портом на Дальнем Востоке. Однако настоящий расцвет пережил уже в XXI веке, когда обогнал вначале Гонконг, а затем Сингапур.

Самый оживленный Сингапур

Порт Сингапура уступил пальму первенства китайскому конкуренту, однако сохраняет первое место в мире по количеству контейнеров на одного жителя города, что позволяет ему считаться самым оживленным в мире. На одного сингапура приходится около пяти контейнеров в год, что является абсолютным рекордом в мире. Этот международный порт сотрудничает со 123 странами мира, то есть примерно с 600 портами по всему миру. По данным специалистов, примерно 7% всех контейнерных перевозок проходит через Сингапур. Порт Сингапура поражает своими масштабами. Общая его площадь превышает 600 га, на которых установлено 172 портовых крана и более 50 контейнерных причалов. К порту ведет примерно 200 торговых маршрутов. Ос-

новным оператором порта является PSA International. Он находится в государственной собственности и занимает пять из шести терминалов порта.

Самый северный Хаммерфест, Норвегия

Город Хаммерфест был основан лишь в 1838 году, хотя рыбацкие поселения на месте Хаммерфеста существовали задолго до этого. Здесь впервые в Северной Европе появились электрические фонари в 1891 году. По всем мировым оценкам, в мире нет ни одного города-порта севернее Хаммерфеста с населением свыше 10 тыс. человек. Одним из главных занятий местных жителей издавна был рыбный промысел, однако последнее время к ловле и переработке рыбы добавились также добыча природного газа: рядом с городом находится крупное газовое месторождение Сневит.

Крупнейший в Европе Роттердам, Нидерланды

Долгое время голландский Роттердам, как и бельгийский Антверпен, считался одним из самых крупных портов в мире, пока его не обогнали азиатские конкуренты. Однако он до сих пор является крупнейшим в Европе, и его пропускная способность год от года растет. В настоящий момент она уже превышает 10 млн контейнеров в год, причем большая часть грузов приходит из Азии. Роттердам, по сути, является воротами для азиатского экспорта в Европу.

Самый древний Вади-аль-Джарф, Египет

Многие города соревнуются за звание самого древнего порта, однако ученые склоняются к тому, что это звание заслуживает в первую очередь небольшое поселение Вади-аль-Джарф, расположенное в 110 км к югу от Суэца. Когда оно было основано, ученые точно не знают, но найденные при раскопках папирусы свидетельствуют, что порт активно развивался уже 4,5 тыс. лет назад. В этой гавани ученые обнаружили большую коллекцию якорей, больше трех десятков папирусов того времени, которые помогают более достоверно узнать про быт и повседневную жизнь работавших в этом порту древних египтян. Более того, в порту был найден 150-метровый мол, который теперь считают самым древним искусственным портовым сооружением в мире.

Алексей Лоссан

Review портовая инфраструктура России

Таманские перспективы

В ближайшие годы группа компаний ОТЭКО (Объединенная транспортно-экспедиторская компания), крупнейший инвестор в портовую инфраструктуру юга России, планирует завершить строительство на Таманском полуострове еще двух крупных проектов: терминального комплекса по перевалке навалочных грузов мощностью 35 млн тонн в год (строительство уже ведется) и зернового терминала общей мощностью 14,5 млн тонн. С 2005 года инвестор уже вложил в развитие терминалов и инфраструктуры порта Тамань более \$2 млрд.



Строительство морской подходной эстакады Таманского терминала навалочных грузов

— проекты —

Всерьез и надолго

У инвестора в отношении Таманского полуострова далеко идущие планы. В дополнение к уже действующему Таманскому перегрузочному комплексу нефти, нефтепродуктов и СУГ ГК ОТЭКО реализует проекты терминала по перевалке навалочных грузов (ТТНГ) и Таманского зернового терминала. Инвестор убежден в том, что сухогрузный терминал будет востребован и что достойной альтернативы этому проекту в нынешних экономических реалиях нет.

Проектная мощность перевалки ТТНГ составит 35 млн тонн, в том числе 20 млн тонн угля, 5 млн тонн железной руды, 5 млн тонн серы и 5 млн тонн минеральных удобрений. Дедвейт принимаемых судов составит до 220 тыс. тонн.

«Таманский терминал навалочных грузов ОТЭКО позволит создать достаточные перевалочные мощности на юге России, а значит, существенно увеличит конкурентоспособность портовой инфраструктуры в этом регионе страны. Помимо этого он будет способствовать социальному и экономическому развитию Краснодарского края, увеличивая поступления в бюджет и создавая новые рабочие места. Географическое расположение ТТНГ даст возможность производителям угля, руды, серы и минеральных удобрений снизить логистические издержки за счет более короткого плеча доставки грузов», — поясняет заместитель генерального директора ОТЭКО Алексей Богоявленский.

В рамках реализации проекта компания провела подготовительные работы и приступила к строительству гидротехнических сооружений: морской подходной эстакады, а также причалов для отгрузки угля, руды, серы и минеральных удобрений. Финансирование осуществляется полностью за счет собственных средств компании.

Темпы и масштабы строительства впечатляют. Длина причального фронта ТТНГ составит 1740 м. Общая длина морских гидротехнических сооружений — 2026 м. Согласно заявлению компании, в 2018 году «ОТЭКО-Портсервис» полностью завершит строительство терминала и введет его в эксплуатацию. Отгрузка первой экспортной партии запланирована на февраль 2018 года.

«Работы ведутся круглосуточно, — рассказывает заместитель генерального директора ООО «Интерстрой» (генеральный подрядчик строительства) Александр Зотиков. — Сваи для морской подходной эстакады производятся здесь, на берегу, и сразу же подаются на стройплощадку. Добиться существенного ускорения строительства нам поможеет организация дополнительных пяти потоков строительства. Традиционно морские эстакады возводят с плавсредств, и работа монтажников зависит от погодных условий. Новый способ, с берега, от погоды не зависит. Прервать строительство может разве что шквальный ветер и сильный шторм. Преимущество строительства этим способом — неразрывность сооружения готового строения эстакады: сваи стыкуются и полностью подготавливаются на накопительных площадках.

Строительство самой эстакады ведется с механизированной платформы, которая представляет собой консольно-навесную площадку, оснащенную шахтами для пропускания опорных колонн и гидравлическими механизмами. Платформа одной стороной опирается на готовую часть эстакады, консольно выставляется в проектное положение над поверхностью забивки с помощью гидродиландров. С помощью крана, установленного на платформе, новая свая подается в направляющее устройство. Затем на сваю навешивается гидромолот и производится забивка. После забивки сваи монтируется проектный ригель, на который ставятся ходовые балки для передвижения платформы на следующую ось. По словам Александра Зотикова, метод не только ускоряет, но и удешевляет строительство. Отпадает необходимость мобилизовать для работы специальный флот и оплачивать его простои из-за капризов погоды.

Для оснащения терминала «ОТЭКО-Портсервис» заключил контракт на поставку современного оборудования с одним из лидеров отрасли — компанией FLSmidth (Германия). Среди оборудования: «тепляк» для размораживания грузов, порталы, скреперы, ленточные конвейеры, комплекс дробления, стакеры-реклаймеры и судопогрузочные машины, автоматизированная система управления производством и система управления складом.



Перевалка нефтепродуктов на Таманском перегрузочном комплексе нефти, нефтепродуктов и СУГ

На базе ТТНГ будет впервые в России применена технология трехвагонной перевалки грузов (вагонооперативатель со сцепкой сразу из трех вагонов).

Следующим этапом в развитии портовых мощностей Тамани станет строительство зернового терминала общей мощностью 14,5 млн тонн (12,5 млн тонн экспортных грузов и 2 млн тонн импорта). Южные регионы РФ — основные поставщики зерновых культур. Наличие современного перевалочного комплекса в порту Тамань позволит существенно увеличить объем экспорта зерна.

Группа компаний ОТЭКО приступит к строительству зернового терминала в ближайшее время. Терминал будет включать отдельную морскую подходуную транспортно-коммуникационную эстакаду с тремя глубоководными причалами, хранилища силосного типа для экспортных грузов, купольные склады импортных грузов, станции приема зерновых грузов с железнодорожного и автомобильного транспорта, станцию отгрузки импортных грузов на железнодорожный транспорт, административно-бытовые здания.

Не ожидая у моря погоды

О необходимости строительства грузового порта в Тамани говорились еще с конца 80-х годов прошлого века. Однако первый успешный инфраструктурный проект принадлежит именно ГК ОТЭКО, которая в 2004 году приступила к созданию Таманского перегрузочного комплекса нефти, нефтепродуктов и СУГ (ТПК).

Сейчас ТПК ОТЭКО с каждым годом увеличивает мощности по перевалке и номенклатуру грузов. По словам Алексея Богоявленского, развитие портовой инфраструктуры на Черноморском побережье России — объективный процесс, продиктованный как удачным географическим положением, так и необходимостью создания современных перевалочных мощностей на юге России.

ОТЭКО начала реализацию проекта по строительству первого перевалочного терминала — Таманского перегрузочного комплекса нефти, нефтепродуктов и СУГ (ТПК) — в порту Тамань в 2004 году. Основная цель проекта — создание инфраструктуры, способной обеспечить грузовые операции с экспортными, импортными и транзитными грузами, включая сжиженные углеводороды, нефть и нефтепродукты, а также в будущем — навалочные грузы (уголь, руда и др.), зерно, минеральные удобрения и т. п.

В 2012 году «Таманьнефтегаз» (входит в ГК ОТЭКО) ввел в порту комплексы по перевалке сжиженных углеводородных газов (СУГ) и нефти. В 2013 году компания ввела мазутный терминал. Сегодня ТПК включает в себя перегрузочный терминал СУГ и терминал нефти и нефтепродуктов общей производительностью 19,9 млн тонн в год, предназначенные для перегрузки прибывающих по железной дороге СУГ, нефти и нефтепродуктов на морской транспорт.

ТПК способен одновременно производить погрузку различных нефтепродуктов и СУГ на четыре морских судна.

Показательно, что строительство ТПК, включая всю необходимую транспортную инфраструктуру, велось без привлечения бюджетных средств: инвестор взял на себя все расходы. По состоянию на 2015 год общий объем осуществленных холдингом инвестиций в инфраструктуру таманского портового комплекса составил более \$2 млрд, что дает основания причислить

ОТЭКО к крупнейшим частным инвесторам в портовую инфраструктуру России.

Преимущества полуострова

Исполнительный директор ЗАО «Таманьнефтегаз» (входит в ГК ОТЭКО) Владимир Пестряков отмечает, что, построив ТПК, инвестор создал площадку для дальнейшего развития. Компания изначально оценила перспективы расширения портовых мощностей в Тамани. Терминалы ОТЭКО имеют ряд неоспоримых достоинств. Они находятся в удобном месте: полуостров расположен на границе между Черным и Азовским морями, представляя собой транспортный узел для обоих бассейнов. Он выигрывает в транспортной доступности и возможности применения современных технологий на строящихся терминалах. Море не замерзает зимой, что позволяет осуществлять круглогодичную навигацию.

Инвестиционный проект по строительству перевалочного терминала «Таманьнефтегаз» является одним из крупнейших не только в Краснодарском крае, но и в России и имеет важное геополитическое значение. Он позволяет перераспределить существующие грузовые потоки сжиженных углеводородных газов, нефти и нефтепродуктов из портов сопредельных стран на территорию России.

В числе достоинств ТПК и то, что он спроектирован и построен в соответствии с современными техническими требованиями. Качество и надежность Таманского перегрузочного комплекса подтверждены сертификатом соответствия стандарту системы менеджмента ISO 9001:2008 «Организация перевалки грузов в морских портах».

Не портом единым

Развитие железной дороги необходимо как для развития порта Тамань — комплекса портовых мощностей на Таманском полуострове, так и для развития железнодорожной инфраструктуры юга России.

В прошлом году ОТЭКО первой в России предложила государству развивать железнодорожную инфраструктуру по концессии. В рамках концессионного соглашения ОТЭКО за свой счет готова провести работы по строительству железнодорожных путей общего пользования, примыкающих к железнодорожному подходу транспортного перехода через Керченский пролив. Эти пути наряду с уже построенной ОТЭКО железнодорожной инфраструктурой обеспечат дополнительные возможности для провоза грузов железнодорожным транспортом на терминалы ОТЭКО.

По размерам налоговых отчислений в региональный бюджет ОТЭКО входит в число системообразующих предприятий. Благодаря реализации инвестпроекта в Темрюкском районе Краснодарского края создано больше 5 тыс. новых рабочих мест. Для обеспечения быта строителей, привлеченных к реализации второй очереди инвестпроекта, заложен вахтовый городок на 1,5 тыс. жителей. Владимир Пестряков рассказывает, что в связи с увеличением мощностей потребуются новые сотрудники, поэтому есть планы строительства стационарного жилья.

Инвестор проводит профориентационную работу среди учащейся молодежи района, занимается обучением специалистов. Результат такой работы — появление трудовых династий, когда след за родителями в компанию приходят дети.

Участие в социально-экономическом развитии региона для инвестора — принципиальная позиция.

Иван Демидов, Темрюк

«Мы рассчитываем на реализацию проектов за счет собственных средств»

— первые лица —

А у нас развитие ничто не сдерживает. Например, мы решили расширить «Таманьнефтегаз» до 20 млн тонн. Что нам потребовалось? Мы в короткий срок к 8 железнодорожным путям на нашей станции построили еще 17 — никаких проблем: рядом нет населенных пунктов.

— То есть не нужно землю выкупать...

— Да, поселок Тамань с 10 тыс. населения и второй поселок, Волна с 1 тыс. жителей, находится достаточно далеко. Итак, мы достроили 17 железнодорожных путей, парк для хранения нефти и нефтепродуктов и реконструировали причал, и у нас получилось увеличить проектный грузооборот до 20 млн тонн. То же самое и на будущих проектах. Это «ОТЭКО-Портсервис» — терминал навалочных грузов, который уже строится, — и зерновой терминал, по которому мы планируем уже в этом году получить всю разрешительную документацию и в конце этого — начале следующего годов выйти на стройку. Все наши терминалы делаются с двойным запасом, чтобы мы в любой момент могли увеличить свою мощность в два раза.

— Вы говорите, например, о достаточно масштабных вложениях в будущую федеральную собственность. Это явно дополнительная инвестиционная нагрузка. Хотелось бы понять, когда по вашей финансовой модели окупится проект?

— Если говорить только о «Таманьнефтегазе», то речь идет о достаточно длительном сроке окупаемости. При этом необходимо понимать, что столь значительные инвестиции — \$2 млрд, о которых мы упоминали ранее, — обусловлены тем, что на этапе строительства терминала «Таманьнефтегаз» была создана значительная часть общей инфраструктуры. В дальнейшем она будет использоваться для нужд терминальных комплексов по перевалке навалочных грузов и зерна.

— Давайте поговорим о рынке перевозок наливных грузов. Как вы оцениваете ситуацию на этом рынке?

— Ситуация, как известно, не очень простая. Если в сегменте полувагонов рынок стал меняться и самая нижняя точка кризиса уже, как нам кажется, пройдена — рынок стал оживать, арендные ставки начали расти, то на нефтяном рынке, на рынке предоставления цистерн, сложилась достаточно сложная ситуация. Профицит цистерн сохраняется. По вагонам правительство приняло меры, ограничивающие продление срока службы вагонов — началось списание старых вагонов. И сейчас сложилась ситуация, которая привела к росту ставок. Возможно, пока эти ставки недостаточны для того, чтобы покупать вагоны... Серьезная проблема в том, что между мощностями по производству вагонов и потребностями рынка существует огромный дисбаланс, ведь за год-полтора можно нарастить парк так, что опять образуется профицит. Мы помним, что происходило и в сегменте полувагонов, и в цистернах: цена доходила до \$110 тыс. на вагон... После возникновения профицита все финансовые модели, естественно, полетели. Что касается цистерн, с ними сложнее, потому что списание не достигло таких масштабов. Плюс еще конкуренция с трубопроводным транспортом. Мы видим исправление ситуации скорее во второй половине 2017 года.

— А у вас парк подпадает под списание в ближайшие годы?

— Практически нет. У нас под него подпадают десятки вагонов, даже не сотни.

— Вы упомянули конкуренцию с трубопроводным транспортом. Вы ее ощущаете? Вы возите светлые нефтепродукты?

— Мы вышли на рынок светлых нефтепродуктов по нефти — она по трубопроводам не транспортируется. По дизельному топливу у нас есть мощности, мы все перевалим, но перспективы видим в сегменте светлых нефтепродуктов высокого качества, потому что у трубопроводов есть плюсы и есть минусы.

— Такие, как смешение товара в трубе?

— Смешение в трубе. К нам стали поступать обращения на очень высококачественный продукт. И если в системе нефти есть банк качества, учитывающий плюсы и минусы, то в нефтепродуктах его нет, и высококачественное, более качественное дизтопливо мы могли бы переваливать. Кстати, мы эти мощности построим. Но на сегодняшний день это перевалка нефти. Мы начали первые отгрузки в середине прошлого года. Сейчас вышли на объем перевалки 130–150 тыс. тонн в месяц и видим перспективы роста по этому продукту. Сейчас глубина переработки увеличивается в результате государственного стимулирования в области налогообложения, пошлин и так далее. В результате увеличивается доля светлых нефтепродуктов. Поэтому сейчас мы увеличиваем емкостной парк именно под светлые нефтепродукты. До конца года мы запустим шесть емкостей по 20 тыс. куб. м, все строительство у нас — 210 тыс. куб. м плюс месяц назад мы приняли решение строить еще четыре емкости по 40 тыс. куб. м. Все они предназначены для светлых нефтепродуктов и на перспективу: мы должны быть ориентированы на клиента и обеспечить максимально сегрегированное хранение. Таким образом, наш емкостной парк увеличится на 370 тыс. куб. м и составит более 1 млн куб. м. Хочу отметить еще, что в этом году мы добились очень серьезного результата: у нас не было ни одного запрета по железной дороге в этот сезон...

— Вы имеете в виду конвенции?

— Да, конвенций не было. При этом по статистике именно в этом году по сравнению с предыдущими пятью годами в Тамани дней непогоды было на 20–30% больше нормы. Но благодаря тому, что мы построили дополнительно 17 путей, сейчас мы можем размещать на станционных путях около 2,5 тыс. вагонов — это порядка 150 тыс. тонн грузов. Далее, у нас емкостной парк 640 тыс. куб. м — это порядка 550 тыс. тонн. Итого, у нас 700 тыс. тонн мощностей по хранению на терминале. То есть логистически достаточно большой. Также в 2015 году мы модернизировали глубоководный причал, способный принимать суда дедвейтом 160 тыс. тонн. Это значит, что мы открываем для себя рынки Азии, Юго-Восточной Азии, Сингапур и другие.

— А кто у вас главный покупатель, по странам?

— Мы работаем на экспорт, не работаем с внутрироссийскими грузами. Страны разные. Это и Европа, и Юго-Восточная Азия, и Средиземноморье, южные рынки.

— В нынешнем году вы замечали какие-нибудь изменения конъюнктуры на рынке?

— Вы знаете, у нас долгосрочные контракты, поэтому месячные колебания для нас не так заметны. У нас по сравнению с прошлым годом прирост и общая тенденция к увеличению объемов. И по мазуту, и по темным нефтепродуктам, растет и сжиженный газ. С 2012 года у нас каждый год наблюдается удвоение. Конечно, с каждым годом удвоение дается все сложнее и сложнее.

— При низкой базе легче удваивать.

— В этом году мы все еще планируем серьезное увеличение по сравнению с прошлым годом.

— На рынке сжиженного газа сейчас хороший спрос?

— Да, достаточно. Сейчас начнутся и новые контракты, и до конца года мы наши мощности будем полностью загружать.

— Вы ощущаете позитивное влияние девальвации рубля на ваш бизнес?

— Я вижу выигрыш в целом для экспортеров, у кого значительная часть доходов — валютная выручка. Потому что все затраты в рублях: я не имею в виду обслуживание валютных кредитов, а прямые затраты, производственные, фонд оплаты труда, энергоносители. А выручка у них в валюте. Плюс железнодорожный тариф рублевый. Поэтому экспортерам хорошо. А если экспортерам хорошо, значит, и нам будет хорошо: наши мощности будут загружены, и мы получим свою долю доходов.

— По вашей оценке, насколько сейчас конкурентоспособны российские порты в контексте той же динамики рубля и макроэкономической ситуации в целом?

— Из-за девальвации рубля наша продукция становится конкурентоспособной на западных рынках. И не только на западных, а вообще на международных рынках. Поэтому в целом экономика, конечно, дает импульс. Вот и министр сельского хозяйства говорит о том, что мы увеличим экспорт основных видов сельхозпродукции.

— По зерну вы ожидаете, что будет продолжаться рост экспорта?

— Почему мы рассматриваем свой проект зернового терминала? Если смотреть на один год или месяц, то будет влиять фактор урожайности: год лучше, год хуже. Но если смотреть в перспективе, то Россия и Казахстан — крупнейшие страны с необработанными землями. Это большой потенциал, будущие посевные площади. И такая тенденция у нас прослеживается в сельском хозяйстве, и Минсельхоз докладывает, что у нас площади с каждым годом растут. Следует учесть и рост населения, и то, что возможности в других странах уже могут быть исчерпаны — вот только сегодня читал, что Китай хочет инвестировать в аренду посевных площадей в Казахстане, другие страны тоже хотят: им не хватает площади. Россия и Казахстан в этом отношении имеют большой потенциал.

— А вы на казахстанские грузы тоже ориентируетесь?

— На казахстанские тоже. На Каспийский регион мы ориентируемся потому, что через нас прямой выход к Средиземноморью, а также на более удаленные рынки, например индийский. А Каспий — это все-таки закрытое море. Поэтому остается идти через две перевалки, а это с высокой степенью вероятности означает потерю количества и качества груза: много нюансов, сложная логистическая схема. Либо как альтернатива — к нам, на Черное море.

— Таким образом, вы ожидаете, что каспийские грузы пойдут к вам?

— Да, в том числе. У нас, конечно, 70–80% грузов — это Россия, но остальные 20–25% — это Казахстан.

— А у них тоже заметны позитивные тенденции на зерновом рынке?

— Я думаю, что все равно они к этому придут. И судя по нашим предварительным разговорам с клиентами, потребность в наших услугах есть.

— Вами интересуются зарубежные инвесторы? Например, арабские или иранские компании, которые в последнее время активизировались в регионе?

— На сегодняшний день мы не испытываем потребности в привлечении дополнительных сторонних инвестиций и рассчитываем на реализацию проектов за счет собственных средств.

Интервью взяла
Наталья Скорлыгина

Review портовая инфраструктура России

Чистая линия на Черном море

XX век чуть не стал для черноморского бассейна роковым: экологи били тревогу и предрекали катастрофу. С тех пор хозяйственное освоение моря только увеличилось, но катастрофы так и не произошло. Экологи ошиблись? Нет, просто люди постепенно учатся соизмерять свои потребности с возможностями природы.

— экология —

Плохая наследственность

Стоит отметить, что экологические проблемы Черного моря вызваны прежде всего его природными особенностями.

Во-первых, относясь к бассейну Атлантического океана, Черное море связано с ним весьма плохо, что позволяет ученым относить его к внутренним морям: через проливы оно связано с Мраморным, Эгейским и Средиземным морями, а уж они, тоже через проливы, связаны с океаном. Водообмен через эти «бутылочные горлышки» затруднен. А ведь Черное море «перекачивает» в океан еще и воды Азовского моря, с которым также соединено проливом.

Во-вторых, в Черное море впадают реки, самые крупные из которых Дунай, Днепр и Днестр, активно используемые в хозяйственной деятельности.

В-третьих, водная толща Черного моря имеет слоистую структуру: верхний, опресненный, богатый кислородом слой отделен от нижнего — соленого, плотного, бескислородного и насыщенного сероводородом — холодным промежуточным слоем, расположенным на глубине 30–100 метров. В результате водообмен происходит только в верхнем слое и жизнь возможна только на глубине до 200 метров.

Растительный мир Черного моря разнообразен: около 270 видов водорослей и 600 видов фитопланктона, 2,5 тыс. видов животных, включая одноклеточных, ракообразных и моллюсков. Промысловые рыбы: бычки, хамса, кефаль, барабуля, скумбрия, ставрида, сельдь, судак и другие. И все это вылавливалось, в том числе варварскими способами, на протяжении сотен лет. А живет вся эта флора и фауна, напомним, в весьма неглубоком поверхностном слое, поэтому биосистема Черного моря весьма хрупкая. Известна история, как на днищах морских судов сюда «прилилы» из северных морей рапан. Хищный моллюск чуть не лишил Черное море устриц, мидий и гребешков, которые являются природными очистителями вод.

Наконец, берега Черного моря принадлежат шести странам, что затрудняет координацию природоохранной деятельности.

Неудивительно, что еще 20–30 лет назад экологи были уверены, что Черное море умирает. Из-за насыщенности вод впадающих в него рек минеральными удобрениями

море начало «цвести», что привело к уменьшению кислорода в воде и, как следствие, к массовой гибели рыб. При этом из-за структуры водной толщи останки водорослей и рыб, опускаясь на дно, не перерабатываются (считается, что в сероводородном нижнем слое живут только серные бактерии), а гниют, производя еще больше сероводорода. В результате появились опасения, что когда-нибудь нижний слой «мертвой воды» может прорвать холодную границу и сероводород вырвется на поверхность и в атмосферу, что вызовет непредсказуемые последствия для всего живого.

Проклятье «черного золота»

Тревога, поднятая учеными, привела к тому, что в 1992 году в Бухаресте была принята Конвенция о защите от загрязнения (Бухарестская конвенция), подписанная шестью черноморскими странами — Болгарией, Грузией, Россией, Румынией, Турцией и Украиной. Она является основным документом, регулирующим вопросы охраны Черного моря. Также в июне 1994 года представителями Австрии, Болгарии, Хорватии, Чешской Республики, Германии, Венгрии, Молдавии, Румынии, Словакии, Словении, Украины и Европейского союза в Софии была подписана Конвенция о сотрудничестве по защите и устойчивому развитию реки Дунай, которая вносит существенный вклад в загрязнение Черного моря. Результатом подписания этих двух документов стало создание Черноморской комиссии и Международной комиссии по охране реки Дунай, координирующих природоохранные программы, осуществляемые в рамках конвенций. Дополнительно 31 октября 1996 года Болгарией, Грузией, Россией, Румынией, Турцией и Украиной был принят Стратегический план действий по защите и восстановлению Черного моря.

Не было бы счастья, да несчастье помогло. Помимо усилий, предпринимаемых в рамках заключенных международных соглашений, Черному морю помог и упадок сельского хозяйства в странах бывшего СССР. Это привело к тому, что минеральные удобрения и пестицидов стало применяться гораздо меньше, и загрязненность впадающих в черноморский бассейн рек снизилась. Перестали также функционировать предприятия, стоявшие на берегу Азовского и Черного морей и сбрасывавшие в море тяжелые металлы и нефтепродукты. В результате, как отме-



Судно «Светломор» следит за чистой поверхностью Черного моря

чал в своем интервью год назад академик Росийской экологической академии Николай Есин, воды Черного моря сегодня значительно чище, чем 20 лет назад.

Однако за эти же годы значительно выросла перевалка сырой нефти и нефтепродуктов. И хотя, по словам академика Есина, загрязнение нефтью упало за это время на 1–2 порядка, проблема остается. «На основании результатов многолетних наблюдений за состоянием экологической безопасности в морских портах Черного и Азовского морей в Краснодарском крае установлено, что нефтяное загрязнение моря относится к числу наиболее часто регистрируемых техногенных чрезвычайных ситуаций, сопровождающихся значительным ущербом для природных экосистем и некоторых видов хозяйственной деятельности — рыболовства, туризма, курортной сферы и т. д. Поэтому обеспечение безопасности транспортных коридоров является задачей первостепенной важности», — говорит доктор географических наук Леонид Ярмук, директор НИИ прикладной и экспериментальной экологии Кубанского государственного аграрного университета.

Где тонко, там и рвется

Наибольший ущерб наносят аварии судов — прежде всего нефтеналивных танкеров. Однако катастрофа есть катастрофа — для устранения ее последствий принимаются активные меры. А вот мелкие утечки в портах при перевалке грузов не вызывают такой реакции, хотя в сумме они могут дать не меньший объем загрязнений. Поэтому в последние годы природоохранные мероприятия в портах вышли на первый план.

«В настоящее время имеются проблемы в организации систематических наблюдений за состоянием акватории портов, а также в оснащении необходимой техникой и оборудованием специализированных подразделений для ликвидации последствий крупных разливов нефти в море», — признает Леонид Ярмук.

По его мнению, для успешного решения этой задачи необходимо создание активно взаимодействующих систем, выполняющих следующие функции: прогноз экологических опасностей и их проявлений, обеспечение техники безопасности (систем защиты) при проведении операций с нефтью в портах для предупреждения разливов нефти, мониторинг окружающей среды, оперативное наблюдение за акваторией порта и оповещение при возникновении чрезвычайных ситуаций

и чрезвычайное реагирование при возникновении аварийных разливов нефти, организация локализации и ликвидации последствий нефтяного загрязнения морской среды, особенно при крупных разливах нефти.

Понятно, что это задача государственного регулирования.

Лучший контролер

Однако усилия администраций портов не дадут должного эффекта без экологически ответственного поведения самих компаний, перевозящих и переваливающих грузы. И здесь, стоит отметить, за последние годы ситуация также существенно улучшилась.

«Наша цель как одного из лидеров в перевалке на юге России — минимизация антропогенного воздействия на окружающую среду», — говорит главный специалист по надзору за экологической безопасностью «Тамань-нефтегаза» Анна Политыко. — При эксплуатации Таманского перевалочного комплекса мы соблюдаем все требования природоохранного законодательства. Следим за качеством воды и биоты в акватории Черного моря, состоянием берегов, почвы, уровнем звукового воздействия, проводим лабораторный контроль качества атмосферного воздуха в контрольных точках на границе санитарно-защитной зоны, в жилой зоне, в рабочей зоне, контролируем работу наших очистных сооружений. Анализируя полученные результаты исследований компонентов окружающей среды, проводимых нами в процессе эксплуатации Таманского перегрузочного комплекса нефти, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов, в сравнении с нормативами предельно допустимых значений этих показателей по установленным Росприроднадзором по Краснодарскому краю и Республике Адыгея нормативам, можно сделать вывод об отсутствии превышений по всем исследуемым веществам».

Принимаются и превентивные меры для исключения или минимизации последствий нештатных ситуаций, добавляет Анна Политыко: например, боны для исключения разливов нефтепродуктов, системы контроля за состоянием и работоспособностью оборудования. «Большинство владельцев и операторов морских терминалов заинтересованы в сохранении окружающей среды, поскольку это позволяет работать без перебоев, и прилагают для этого все усилия», — уверяет она.

Международное сотрудничество, государственный надзор, ответственное поведение компаний и независимая экспертиза экологов приносит свои плоды: вопреки предсказаниям двадцатилетней давности Черное море сегодня чувствует себя значительно лучше, чем прежде. «Что касается экологической ситуации на Черноморском побережье России в целом, то ее можно назвать стабильной», — говорит Анна Политыко.

Татьяна Рыбакова

Суда и следствия

— судостроение —

Изношенность флота остается одной из главных проблем водного транспорта. Возраст большинства судов превышает нормативный срок службы, а темпы выбытия грузового флота опережают ввод новых судов в 20 раз. Участники рынка считают, что спасти отрасль под силу только государству, но действующих госпрограмм пока недостаточно, чтобы полностью загрузить судостроительные верфи.

Отрицательная динамика

«В 70-е годы XX века на долю СССР приходилась треть суммарного объема продукции мирового военного кораблестроения, а гражданское судостроение считалось одной из наиболее сильных отраслей промышленности. Каждый год в стране строилось до 50 подводных лодок и боевых кораблей и порядка 550 тыс. тонн промысловых и транспортных судов» — так о прошлых успехах доложили члены правительства РФ еще в 2013 году, перед тем как принять госпрограмму развития судостроения до 2030 года. В планах кабинета если не возродить, то хотя бы довести морской и речной флот до приемлемого уровня, исключив главную угрозу безопасности мореплавания — изношенность судов.

Текущая ситуация такова, что большинство судов (будь то грузовые, пассажирские или обслуживающие) эксплуатируются за пределами нормативного срока службы. Так, средний возраст грузовых судов составляет 32 года, пассажирских — 33 года, судов, используемых на туристических маршрутах, — 41 год. За последние пять лет выбытие грузового флота превышало ввод новых судов в 20 раз. Сейчас общая численность судов морского флота, работающих под российским флагом, составляет 3,8 тыс. единиц суммарным дедвейтом 4,7 млн тонн (данные на февраль 2016 года). Речной флот состоит из 26,6 тыс. судов дедвейтом 9,9 млн тонн, еще 896 судов зарегистрировано в Российском международном реестре. При этом еще в начале 2000-х годов общая численность речного флота составляла 34 тыс. судов, а в 80-е годы XX века — около 50 тыс.

Добавленная стоимость

Во многом такая отрицательная динамика связана с высокой стоимостью постройки судов (средняя стоимость грузового судна — \$15 млн, пассажирского — в полтора-два раза дороже) при относительно низкой рентабельности судоходного бизнеса (4–5%), которая



Церемония спуска корабля «Адмирал Макаров» на судостроительном заводе «Янтарь»

объясняется ограниченным периодом навигации, инфраструктурными ограничениями (обмелением рек, узкими местами), а также ростом цен на топливо (за последние три года цены выросли почти на 70%). В результате окупаемость грузового флота составляет 12 лет, а пассажирского — 25 лет. Исполнительный директор «Окской судостроительной» (входит в UCL Holding Владимира Лисина, в 2015 году построила пять судов, в 2016-м планирует сдать восемь судов) Денис Самсиков говорит, что потребность в приобретении судов возрастает, даже несмотря на тяжелую ситуацию, связанную с обмелением внутренних водных путей.

Существенный возраст судов налагает на судоходные компании дополнительную, весьма существенную финансовую нагрузку по поддержанию их в исправном состоянии, говорят в Российской палате судоходства (РПС, объединяет крупнейшие судоходные компании). «Суммы, необходимые на проведение текущего и капитального ремонта, постоянно возрастают», — добавляют в РПС. В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК, объединяет 40 судостроительных и судоремонтных верфей) отмечают, что в изношенном состоянии сейчас находится около 70% действующего гражданского флота. «Это характерно для речного флота, рыболовецкого флота и речных круизных судов. Потреб-

ности в обновлении речного флота на следующие 15 лет мы оцениваем в 300 гражданских судов различного назначения. Потребности в судах „река-море“ — еще в 450–500 единиц», — говорят в ОСК.

Стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года потребность в речных судах оценивается в 13,5 тыс. единиц (грузовых и вспомогательных) и еще в 825 — в обслуживающих (технических) судах. Но рассчитывать на столь масштабное обновление флота в ближайшие 15 лет вряд ли стоит. Причем проблема не только в финансировании, но и в ограниченных мощностях действующих судостроительных верфей. Но сейчас отечественные судостроители скорее недозагружены. Для сравнения: в 2015 году предприятия ОСК сдали заказчикам 13 судов, в этом планируют построить 26 судов, а на 2017 год законтрактовано к сдаче 19 судов. «Некоторые верфи уже загружены заказами на 100%, а некоторые — только на 40%», — признаются в ОСК.

По данным Минпромторга, всего в 2015 году на предприятиях судостроительной отрасли было построено около 50 среднее- и крупнотоннажных судов. Среди наиболее масштабных проектов — строительство Выборгским судостроительным заводом (ВСЗ, входит в ОСК) двух ледоколов — «Мурманск» и «Владивосток» — мощностью 18 МВт, которые способны преодолевать льды толщиной 1,5 м, имеют неограниченный район плавания и могут работать в летнее время в арктических

морях. На данный момент это самые мощные дизель-электрические ледоколы в мире. Также в 2015 году было построено два многофункциональных аварийно-спасательных судна мощностью 7 МВт, одно многофункциональное аварийно-спасательное судно мощностью 4 МВт, два экологических и четыре обстановочных судна.

Сдаешь старые — получаешь новые

Сегодня в России действует несколько программ, направленных на поддержку судостроительной отрасли. Например, транспортным компаниям предоставляются субсидии на возмещение двух третей затрат на уплату процентов по кредитам, а также лизинговым платежам по договорам лизинга при покупке судов, построенных на отечественных верфях. Кроме того, еще в 2011 году был принят закон «О поддержке судостроения и судоходства», который предусматривает льготный налоговый режим при регистрации в «Российском международном реестре судов» судов, построенных на российских верфях после 1 января 2010 года. Общий размер субсидий, предусмотренных в 2016 году на кредит, составляет 704 млн руб., на лизинг — 1 млрд 56 млн руб. Предполагается, что всего в текущем году субсидии получат 18 предприятий на закупку 92 гражданских судов. Соответствующее постановление было подписано премьер-министром Дмитрием Медведевым в январе, в нем также указывается, что такая господдержка уже позволила привлечь около \$1050 млн внебюджетных средств на строительство судов. Впрочем, не обошлось и без казусов — например, в прошлом году бюджетных средств хватило, чтобы удовлетворить только половину заявок от судовладельцев.

По словам Дениса Самсикова, обновление флота было бы затруднительно без выделяемых государством субсидий, поскольку судно — дорогой и фондоемкий вид транспорта и разовая нагрузка на приобретателя достаточно высока. При этом государство покрывает свои расходы за счет загрузки производства и налоговых сборов, поскольку мультипликативный эффект от загрузки всей технологической цепочки от производителей сырья и металлургов до поставщиков оборудования и самих судостроителей достаточно велик, утверждает Денис Самсиков. По мнению исполнительного директора «Окской судостроительной», усилить этот процесс может дополнительная нагрузка производителей, что позволит повысить степень лока-

лизации производства необходимого оборудования, которое сейчас импортируется.

Но далеко не все судостроители могут воспользоваться господдержкой. Так, ВСЗ ввиду специализации верфи на капиталоемких и требующих длительных сроков постройки проектах не использует механизм субсидирования кредитов и лизинга. Сейчас ВСЗ завершает постройку третьего ледокола — «Новороссийск» — и ведет строительство двух ледоколов тяжелого ледового класса мощностью 22 МВт по заказу группы компаний «Газпром нефть».

Еще одна мера поддержки судостроителей — судовой утилизационный грант — заработает в 2017 году. Речь идет о единовременной выплате судоходной компании при утилизации старого флота. Судно должно быть старше 30 лет, а его собственник должен владеть им не менее трех лет. Размер утилизационного гранта будет примерно сопоставим с суммой, которую мог бы получить владелец при перепродаже судна на вторичном рынке, но в то же время должен составлять не менее 10% от стоимости нового судна. Обсуждение этой программы велось несколько лет, но ее запуск постоянно откладывался. Предполагается, что финансирование судовых утилизационных грантов продлится до 2030 года, а общий объем финансирования составит свыше 10 млрд руб. В 2017 году в рамках этой программы из бюджета будут выделены первые 400 млн руб.

Судостроители предлагают принять и другие меры, которые могут стимулировать отрасль и существенно обновить флот. Так, в ОСК указывают на необходимость унификации проектов судов и средств освоения шельфа, выход на серийное строительство (сейчас заказы ограничиваются одним-двумя судами) и стимулирование иностранных изготовителей к локализации производства на территории России через создание универсального мейкерс-листа (согласованный с крупнейшими судовладельцами перечень оборудования и поставщиков), развитие лизинговых программ, выдачу гостарантий под строительство судов и морской техники для шельфа, госфинансирование разработки. В UCL Holding еще в 2015 году предлагали рассмотреть возможность выделения через профильные финансовые институты государственного целевого долгосрочного, платного и возвратного финансирования российских судоходных компаний по аналогии с авиацией и сельским хозяйством.

Юлия Галлямова