

Морские порты

ПАРТНЕР ПРОЕКТА



РЕКЛАМА

СТРАТЕГИЯ | Как государство и бизнес расширяют узкие места в стивидорной отрасли

Ворота на все стороны

ДРАЙВЕРОМ российской стивидорной отрасли должен стать **СПРОС** на сжиженный природный **ГАЗ И УГОЛЬ**, а увеличение **ГРУЗОВЫХ ПОТОКОВ** ожидается прежде всего в Арктическом и Дальневосточном бассейнах.



Фото: Анатолий Жданов/Коммерсантъ

ВЛАДИМИР ПАНЬКОВ

Согласно отчету Всемирной торговой организации (ВТО), в 2017 году международная торговля достигла рекордных за предыдущие шесть лет показателей: объемы перемещаемых грузов выросли на 4,7%, а их стоимость — на 11%, достигнув \$17,73 трлн. При этом на морской транспорт приходится до 90% международной торговли, по

данным Международной морской организации.

Лидеры по объемам внешнеторгового оборота — США и Китай, в 2017 году на каждую из этих стран пришлось по \$3,9 трлн, согласно «Обзору отрасли грузоперевозок в России» (2018) международной Ernst & Young (EY). Активная внешняя торговля и относительно короткая береговая линия сделала Китай страной с крупнейшими в мире портами.

Внешнеторговый оборот России почти в семь раз мень-

ше, чем у Китая, береговая линия на 54% протяженнее, поэтому портов-гигантов в стране нет, говорят в EY, однако основные порты западной части страны сопоставимы по масштабам с крупнейшими в Европе. К 2021 году объем перевалки в российских морских портах может увеличиться на 23%, прогнозируют в EY.

СЫРЬЕВОЙ СТИМУЛ

Российская стивидорная отрасль растет с конца 1990-х, в период с 2013 года объем

перевалки в российских морских портах увеличился на треть. В 2017 году этот показатель вырос на 9% по сравнению с 2016-м. По геополитическим причинам сокращается экспорт грузов через порты стран Балтии и Украины. К 2030 году доля перевалки грузов через порты сопредельных стран должна уменьшиться до 4%, как предусматривает «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры» морской коллегии правительства РФ (в 2012 году,

до начала устойчивого снижения этого показателя, он составлял 17%). Это, в свою очередь, требует наращивания мощностей российских портов.

В целом принятый в 2018 году нацпроект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года» предусматривает увеличение мощностей морских портов страны до

Стратегия

← 1

1,3 млрд т и, в частности, грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн т.

Грузооборот в Арктическом и Дальневосточном бассейнах в среднесрочной перспективе будет расти наиболее быстрыми темпами, отмечает партнер ЕУ Игорь Прутов. Основными драйверами должен стать экспорт угля и сжиженного природного газа (СПГ).

«Несмотря на снижение цен на мировом угольном рынке в конце 2018–2019 годов, российские компании планируют увеличение экспорта угля, главным образом в направлении стран Азии», — говорит Игорь Прутов. Ведется строительство ряда крупных специализированных угольных терминалов в акватории Дальневосточного бассейна: «Ванинотрансуголь» в порту Ванино в Хабаровском крае (24 млн т угля в год), третья очередь терминала «Дальтрансуголь» (16 млн т), угольный комплекс «Восточный порт» (17,2 млн т), два специализированных угольных терминала «Вера» и «Суходол» в порту Владивостока (20 млн т в год каждый).

С 2015 по 2018 год грузооборот Арктического бассейна, по данным Игоря Прутова, увеличился в 2,5 раза, рост продолжился и в первом квартале 2019-го. Прирост грузооборота обеспечили запуск трех очередей проекта «Ямал СПГ» в порту Сабетта суммарной мощностью 16,5 млн т в год, а также увеличение добычи и перевалки нефти на арктических месторождениях и связанное с этим увеличение рейдовой перевалки арктической нефти в порту Мурманск.

Дальнейшее увеличение перевалки в бассейне связывают с вводом новых мощностей по производству и перевалке СПГ на Ямале компании НОВАТЭК, в частности по проекту «Арктик СПГ-2» мощностью 19,8 млн т в год, и строительством специализированных угольных терминалов в портах «Лавна» (18 млн т) и «Диксон» (10 млн т).

Арктический бассейн наиболее удобен для наливных грузов, отмечает заместитель генерального директора по продажам и маркетингу ПАО «ФосАгро» Сергей Пронин, в то время как «работа с генеральными грузами и удобрениями, например, может быть затруднена погодными условиями».

Балтийский и Азово-Черноморский регионы исторически привлекательны для компаний, основное производство которых расположено в европейской части страны.

Однако наращивание здесь экспорта упирается в недостаточное развитие портовой инфраструктуры и дорожной сети.

В соответствии с комплексным планом мощности портов Балтийского бассейна к 2025 году должны вырасти на 15% и достичь почти 415 млн т в год.

УЗКОЕ ГОРЛЫШКО

Недостаток провозной способности железнодорожной инфраструктуры — основной сдерживающий фактор для развития восточного направления, считает Игорь Прутов.

Возможности РЖД по перевозке пиковых объемов грузов вызывают беспокойство не только в связи с восточным направлением. В России эффективность работы контейнерных морских терминалов связана с железнодорожными перевозками в большей степени, чем во многих других странах мира, отмечает директор по железнодорожной логистике Global Ports Никита Пушкарев.

Все больше экспортеров грузят морские контейнеры прямо у себя на заводе и консолидированно доставляют поездным сервисом до порта, говорит Никита Пушкарев. Однако в пиковые для экспорта на Северо-Западе периоды грузы встают на подходах к портам, поскольку «объем грузов, предложенных к перевозке, опережает темпы развития инфраструктуры». Для отрасли крайне важно, чтобы в ближайшем времени РЖД нагнали и желательнее опередили грузооборот, создав достаточно пропускных мощностей, тем самым заложив предпосылки для дальнейшего роста контейнерного экспорта, считает он.

В ЕУ также отмечают, что реализация крупных портовых проектов в целом невозможна без обеспечения достаточной пропускной способности железных дорог. По данным ЕУ, контейнеры наряду с углем и нефтью — основной вид груза, который обеспечивает отрасли рост, в 2017 году объемы перевалки контейнеров выросли на 13%. 46% грузов прибывало в морские порты РФ железнодорожным транспортом.

По данным пресс-службы ОАО «РЖД», в рамках реализации «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года» компания должна увеличить скорость перевозки контейнеров с Дальнего Востока до запад-



Фото: Владимир Смирнов/ТАСС

ной границы России до семи дней и в четыре раза увеличить объемы транзита контейнеров, нарастить пропускную способность БАМа и Транссиба до 180 млн т и расширить железнодорожные подходы к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов. Общий объем финансирования этих проектов — 1,2 трлн руб.

Пропускная способность на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна и портам Северо-Запада должна увеличиться до 125,5 млн т в год к 2020 году и до 145,6 млн т к 2025-му соответственно.

КООРДИНАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ

Увеличение физических возможностей станций за счет инвестиций в инфраструктуру — важное, но недостаточное условие, считает Никита Пушкарев. Важна интеграция информационных систем всех участников транспортной цепочки, включая грузоотправителя, экспедитора, порта, железной дороги, автотранспорта, таможни и других контролирующих органов. Например, расширение морских терминалов в Санкт-Петербурге ограничено городской средой. «Нам совместно с железнодорожниками приходится работать над технологией и процессами, и даже небольшие улучшения могут привести здесь к увеличению пропускной способности станций», — отмечает Никита Пушкарев.

Несмотря на внедрение Федеральной таможенной службой электронного документооборота, говорит Сергей Пронин, для подтверждения

сделок по-прежнему необходимо предоставлять документы на бумажном носителе. Оптимизация подобных процессов, по его словам, может стать основным фактором дальнейшего упрощения таможенных процедур.

Первые ИТ-решения на транспорте были применены еще в начале 2000-х, вспоминает Никита Пушкарев: например, РЖД внедрили систему ЭТРАН в 2002 году, информационная система управления контейнерным терминалом появилась в 2001 году. В контейнерной подотрасли, по его словам, информационные системы управления терминалами, электронный коммерческий и финансовый документооборот стали необходимым условием для работы на рынке. «Участники рынка активно инвестируют в развитие ИТ. На государственном уровне идет создание цифровой платформы для обеспечения быстрой, прозрачной и четкой работы контролирующих органов», — говорит Никита Пушкарев. Так, компания присоединилась к проекту тестирования международной блокчейн-платформы TradeLens на базе Большого порта Санкт-Петербург, которая призвана обеспечить электронный обмен данными, включая мониторинг грузового движения, с самым широким кругом участников процесса логистики.

В целом же темпы внедрения инновационных технологий в отрасль грузоперевозок остаются невысокими, говорится в исследовании ЕУ. Большинство крупных игроков пока только изучают их потенциал. ■

↑ Темпы внедрения инновационных технологий в отрасль грузоперевозок остаются в России невысокими

23%

может составить рост объемов перевалки в российских морских портах к 2021 году, прогнозируют в ЕУ

«МОРСКИЕ ПОРТЫ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК»

Является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» № 97 (3052) от 2 июля 2019 г.

Распространяется в составе газеты

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+

Партнер проекта: ФГУП «Росморпорт». Реклама.

Учредитель: ООО «БизнесПресс»
Издатель: ООО «БизнесПресс»

Директор ИД РБК:
Ирина Митрофанова

Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова

Шеф-редактор печатной версии РБК+:
Юрий Львов

Редактор РБК+ «Морские порты»:
Юлия Хомченко

Выпускающий редактор:
Андрей Уткин

Руководитель дизайн-департамента:
Евгения Дацко

Дизайнеры: Дмитрий Иванов,
Сергей Пивоваров

Фоторедактор: Алена Кондюрина

Корректоры: Татьяна Поленова,
Маргарита Тарасенко

И.о. главного редактора газеты:
Игорь Игоревич Тросников

Рекламная служба:
8 (495) 363-11-11, доб. 1342

Коммерческий директор издательства РБК: Анна Брук

Директор по продажам РБК+:
Евгения Карлина

Директор по производству:
Надежда Фомина

Адрес редакции: 117393, Москва,
ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

От первого лица

О развитии инфраструктуры российских морских портов РБК+ рассказал генеральный директор ФГУП «РОСМОРПОРТ» **АНДРЕЙ ЛАВРИЩЕВ**.

«Наша задача — превратить российские порты в современные гавани»

Какие тенденции внешнеэкономической деятельности влияют на загруженность российских портов?

Международная торговля влияет на грузооборот и номенклатуру грузов российских портов. Загруженность портов определяется прежде всего увеличением спроса на продукцию топливно-энергетического комплекса. В прошлом году экспорт России в денежном выражении увеличился на 26% по сравнению с 2017 годом и достиг \$450 млрд. Динамика обусловлена в том числе ростом цен на углеводороды на мировом рынке. Грузооборот за год вырос на 4%, в 2018 году российскими портами было перевалено 817 млн т.

Растут объемы перевозок промышленных грузов на восточном направлении. Это связано со спросом на сырье в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), прежде всего в Китае. Увеличивается перевалка угля, а также зерновых грузов в Южном и Северо-Западном бассейнах. На западном и южном направлениях растет спрос на минеральное сырье и продукцию химических предприятий. За последние десять лет почти в два раза увеличился объем перевалки грузов в контейнерах — с 33 млн до 53,6 млн т.

Ориентированность на внешние рынки требует опережающего развития портовой инфраструктуры: согласно «Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», к 2025 году производственная мощность морских портов страны должна превысить 1,3 млрд т. «Росморпорт» принимает непосредственное участие в реализации более 40 мероприятий данного комплексного плана, направленных на развитие объектов морской инфраструктуры.

Как меняется структура перевалки грузов в портах РФ?

Пока сохраняется зависимость грузооборота российских портов от сырьевого экспорта. Из переваленных в прошлом году 817 млн т грузов более 400 млн — нефть и уголь. Кроме того, многие вновь создаваемые терминалы ориентированы на перевалку угля.

В то же время отмечаю рост доли несырьевых товаров, в частности сжиженного природного газа (СПГ), объем



Фото: Валерия Яковлева для РБК

перевалки которого в прошлом году превысил 23 млн т. Доля несырьевых грузов (СПГ, нефтепродукты, продукция АПК, минеральные удобрения, металлы) достигает уже более 35% в общем грузообороте российских портов.

Определяющим фактором для наращивания объемов экспорта сжиженного природного газа стало создание морского порта Сабетта компании НОВАТЭК. В целом именно рынок СПГ стимулирует развитие новых портов. Так, «Росморпорт» участвует в строительстве еще двух перегрузочных СПГ-комплексов компании НОВАТЭК: в Петропавловске-Камчатском и Мурманске. Мощность каждого превысит 20 млн т в год.

Рассматриваете ли вы СПГ как топливо для портового флота?

Мы заинтересованы в переходе на СПГ, это экологичный и экономичный вид топлива. В частности, по заказу «Росморпорта» строится портовый ледокол, который будет работать на сжиженном газе.

Для транспортной линии Усть-Луга — Балтийск по нашему заказу строятся два парома ледового класса Arc4 нового поколения, работающих с использованием сжиженного природного газа и дизельного топлива. Их ввод в эксплуатацию обновит флот на стратегически важной для страны переправе. В июне мы подписали соглашение об организации бунке-

ровок СПГ на этом направлении с оператором бункерного бизнеса «Газпромнефть Марин Бункер».

Какие дополнительные требования к управлению морским портовым хозяйством предъявляет рост спроса на сырье и развитие контейнерных перевозок?

Растущие потребности в морских грузоперевозках задают темп техническому прогрессу в судостроении, строительстве портов, модернизации перегрузочной техники.

Меняются размеры судов, они становятся все крупнее и маневреннее. Современные порты должны соответствовать растущим размерам судов. Это необходимо учитывать при строительстве новых портов и при реконструкции уже имеющихся причалов и подводных гидротехнических сооружений — акваторий и подводных каналов. Например, порт Сабетта, построенный с участием «Росморпорта», принимает газозовы типа Christophe de Margerie, не имеющие равных в мире по своим характеристикам (длина судов — 299 м, ширина — 50 м, осадка — 13 м).

«Росморпорт» управляет портовым хозяйством в 65 из 67 российских морских портов. Превратить порты в современные гавани и обеспечить безопасность мореплавания в портах и на подходах к ним — основная наша задача. Мы модернизируем причалы, проводим дноуглубительные работы. В прошлом году общий объем ремонтного дноуглубления, выполненного нами с использованием собственной техники, составил 8 млн куб. м.

Строительство терминала «Лавна» в Мурманске, угольного терминала «Ванинотрансуголь» в Хабаровском крае, терминалов минеральных удобрений «Ультрамар» и «Еврохим» и универсального терминала «Новотранс» в Усть-Луге, порта Суходол и порта Вера в Приморском крае, а также расширение порта Тамань в Краснодарском крае должны обеспечить заявленные грузовладельцами потребности в увеличении пропускной способности портов, а также переориентацию на российские порты порядка 40 млн т грузов из портов Прибалтики и Украины. Необходимо также минимизировать время пребывания судов в морских портах.

Какова доля частных инвестиций в развитии портовой инфраструктуры?

Из 784,7 млрд руб. общего объема инвестиций в развитие портовой инфраструктуры в рамках проекта «Морские порты России» более 80% — внебюджетные инвестиции.

Одним из источников финансирования строительства объектов федеральной собствен-

ности в рамках «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России до 2024 года» станет инвестиционный портовый сбор.

По предварительным подсчетам, ежегодно объем поступлений средств от инвестиционного портового сбора составит 7–8 млрд руб. В программу капложений, финансируемую за счет этих средств, войдут исключительно объекты федеральной собственности.

Инвестиционный портовый сбор планируется взимать с грузовых судов заграничного плавания в 13 морских портах страны: Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск, Высоцк, Мурманск, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Восточный, Находка, Ванино, Де-Кастри и Пригородное. Размер сбора в каждом морском порту будет согласован с ФАС. Это не должно стать чрезмерной финансовой нагрузкой на операторов судов и судовладельцев и не превысит аналогичных ставок в европейских портах.

Какие задачи «Росморпорт» решает в рамках развития Северного морского пути и транспортной инфраструктуры Арктики?

Со следующего года вопросами развития инфраструктуры морских портов на побережье акватории Северного морского пути будет заниматься госкорпорация «Росатом». «Росморпорт», в свою очередь, продолжит активно развивать объекты портовой инфраструктуры в Арктической зоне.

Наши системы управления движением судов обеспечивают безопасность мореплавания в морских портах Мурманск, Кандакша, Архангельск и Сабетта. Береговые радиостанции службы НАВТЕКС «Росморпорта» в этих морских портах и на подходах к ним дают мореплавателям актуальную навигационную и гидрометеорологическую информацию. В рамках развития Северного морского пути аналогичные радиостанции планируется построить в морских портах Диксон и Певек.

«Росморпорт» оказывает лоцманские услуги в девяти арктических морских портах от Мурманска до Анадыря, наши специалисты также осуществляют ледовую лоцманскую проводку в акватории Северного морского пути. В 2018 году было выполнено 67 лоцманских проводок, с начала этого года их было уже 77.

Ледокольный флот предприятия отработал в Арктическом регионе в прошлом году в общей сложности 853 суток. Ежегодно в летнюю навигацию (с середины июля до конца октября) один из наших ледоколов обеспечивает проводку судов в восточном секторе Арктики и районах Чукотки. ■



Ориентированность на внешние рынки требует опережающего развития портовой инфраструктуры: к 2025 году производственная мощность морских портов страны должна превысить 1,3 млрд т»

Решение

Морской узел по правилам хаба



Foto: Getty Images Russia

ВЛАДИМИР ПАНЬКОВ

Возможности, связанные с развитием международных торговых маршрутов, Россия сможет реализовать только путем создания сети мультимодальных логистических центров.

К 2025 году в России должны появиться мультимодальные транспортно-логистические хабы федерального, регионального и местного уровней. Их суммарная мощность, согласно «Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года», составит 51,6 млн т. Бюджет федерального проекта «Транспортно-логистические центры» — 45,85 млрд руб.

Уровень мультимодальной интеграции в стране остается очень слабым, что снижает производительность логистики и усиливает перегруженность инфраструктуры, отмечают авторы исследования «Интегрированная транспортная система» Центра стратегических разработок.

Условия для создания мультимодальных узлов возникают, когда на рынке перевозок

действуют примерно равноценные по объемам виды транспорта, говорит председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли, заместитель председателя общественного совета ПАО «Аэрофлот» Борис Рыбак. В России, по его словам, общая экономическая возможность для такого объединения начала формироваться: «У нас основная масса грузов до сих пор перевозилась железной дорогой. И только в последнее время грузопоток стал перетекать в грузовые автомобильные перевозки».

В 2017 году на грузовой автомобильный транспорт приходилось только 4,6% грузооборота (на железные дороги — в десять раз больше), но при этом (за счет небольших расстояний) — 67% всех перевезенных грузов, отмечают авторы «Обзора отрасли грузоперевозок в России» (2018) международной Ernst & Yong (EY).

СТАНЦИЯ УЗЛОВАЯ

Мультимодальные хабы должны объединять не менее трех видов транспорта, отмечают эксперты Центра стратегических разработок, чей анализ и лег в основу нацпроекта. Предполагается создание не менее десяти таких федеральных транспортно-логистических центров (ТЛЦ). Базой для них должны стать морские порты, а также аэропорты.

↑ Мультимодальные хабы должны объединять не менее трех видов транспорта

По словам вице-президента Центра стратегических разработок Натальи Труновой, мультимодальные хабы должны отличаться от существующих транспортных центров в первую очередь масштабом — мощность их переработки предполагается на уровне не менее 100 тыс. контейнеров. А функционал должен включать современные технологии ускоренной сортировки и перегрузки контейнеров между видами транспорта и различными направлениям железнодорожных перевозок.

Территории мультимодальных ТЛЦ могут рассматриваться как своеобразные «регуляторные песочницы» в сфере товарной логистики, говорит Наталья Трунова: «Мы предлагаем сконцентрировать в узловых ТЛЦ все виды государственных услуг в этой сфере — например, таможенный, фитосанитарный, ветеринарный контроль, возможно, организовать склады временного хранения».

При этом инициатива должна исходить от бизнеса, считает Наталья Трунова: «Из-за отсутствия интереса со стороны грузовладельцев длительное время был заморожен проект создания крупного хаба «Белый Раст» в Подмосковье». Похожая ситуация, по ее словам, сложилась и с потенциальным хабом в Свияжске: «Вложения не оправдали результат».

Определить конкретные места для размещения федеральных хабов оказалось не просто, говорит Борис Рыбак: «Обсуждение создания мультимодального хаба в Новосибирске, например, где есть железная дорога, развитое речное сообщение на Оби, авиационный узел и автомобильные дороги в соседние регионы, так ни к чему не привело. Не было реального экономического смысла: не хватило объема грузов».

Интерес бизнеса действительно играет решающее значение, свидетельствует опыт региональных транспортных центров: в прошлом году введен в эксплуатацию ТЛЦ «Восточный» в Московской области, мультимодальный центр в Ворсине в Калужской области интегрирован с промышленным парком.

Директор по стратегии и инвестициям крупного оператора контейнерных перевозок ПАО «Трансконтейнер» Константин Степанов видит потенциал создания мультимодальных транспортно-логистических центров на базе контейнерных терминалов компании в Новосибирске, Санкт-Петербурге, Калужской области и Забайкальском крае.

Хабы появятся в первую очередь на пересечении маршрутов международных транспортных коридоров, говорит

Константин Степанов: «Инициаторами станут частные инвесторы».

МОРЕ ПО КОЛЕНУ

Наиболее перспективно создание мультимодальных хабов на базе морских портов, говорит Борис Рыбак: «На территории портов, как правило, уже есть определенная мультимодальность — контейнеры, поступающие морским путем, перегружаются в зависимости от ситуации на грузовой автомобильный транспорт или на железную дорогу».

Синхронизация портовой и железнодорожной инфраструктуры, предусмотренная принятыми правительством РФ «дорожными картами» развития морских портов России и подходов к ним, будет этому способствовать: к 2025 году пропускная способность железнодорожной инфраструктуры к портам Северо-Западного бассейна и Западной Арктики должна увеличиться до 192 млн т, к портам Азово-Черноморского бассейна — до 131,1 млн т, к портам Дальневосточного бассейна и Восточной Арктики — до 190,4 млн т.

При этом, по словам Бориса Рыбака, возможность развития мультимодальных транспортных центров будет зависеть и от инициативы на местах: «Где экономические условия будут более благоприятны, тот регион и победит».

БОРЬБА ЗА ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

На роль коридора между Европой и Азией претендуют не менее двух десятков стран, отмечают аналитики Центра стратегических разработок. Китайский One Belt, One Road («Один пояс, один путь») породил интерес к транзитным коридорам и хабам во многих странах, отмечает Наталья Трунова: «Под эгидой Азиатского банка развития проекты по развитию железнодорожных коридоров реализуются в Центральной Азии». Борются за транзит правительства Азербайджана, Ирана, Турции и даже Афганистана.

Позиция на рынке транзита зависит от многих факторов, в том числе от скорости движения грузов. И наличие мультимодальных хабов — один из важнейших факторов. И если Россия не использует свой шанс, это место будет занято другими, считают в Центре стратегических разработок.

Например, логистическая компания Cainiao Network, входящая в Alibaba Group, в 2018 году заявила о планах создания глобальной сети логистических хабов. Первый этап включает пять крупных городов: Ханчжоу (КНР), Куала-Лумпур (Малайзия), Дубай (ОАЭ), Льеж (Бельгия) и Москва (Россия). ■

“Уровень мультимодальной интеграции в стране остается очень слабым, что снижает производительность российской логистики