

Грузооборот портов сокращается на фоне роста мощностей

К 2024 году мощности российских морских портов на Северо-Западе должны увеличиться на 53,8 млн тонн. Впрочем, грузооборот 2020 года из-за высокой волатильности биржевых цен на энергоносители и общемирового снижения потребления топлива впервые за последние пять лет может показать отрицательную динамику. Эксперты надеются на восстановление роста перевалки контейнеров и экспортных отправок удобрений в будущем.

ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

Увеличение мощностей морских портов РФ до 1,3 млрд тонн, включая порты Северо-Западного бассейна, — одна из целей нацпроектов в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ). В целом увеличение на Балтике должно составить 15,1% от общего прироста к 2024 году.

Грузооборот морских портов России за 2019 года составил 840,3 млн тонн, следует из данных Ассоциации морских торговых портов России (АСОП). В портах Балтийского бассейна в прошлом году перевалено 256,4 млн тонн грузов. За девять месяцев 2020 года грузооборот портов Северо-Запада сократился на 6,2%, до 181,1 млн тонн, из которых перевалка сухих грузов составила 81,7 млн тонн (-1,8%), наливных грузов — 99,4 млн тонн (-9,5%), следует из сообщения Росморречфлота.

ОТРИЦАТЕЛЬНАЯ ДИНАМИКА

По итогам первого полугодия крупнейшим по обороту портом на Северо-Западе был комплекс в Усть-Луге, который обеспечил около 42% всех грузов в регионе, еще по 23% обработали порты Санкт-Петербург и Приморск каждый. Активное расширение российских портовых мощностей на Северо-Западе, особенно Усть-Луги, началось после требования Кремля по перенаправлению грузов из Прибалтики на российские терминалы. Этому способствует ввод новых мощностей для транспортировки наливных и насыпных грузов (сжиженный газ и нефтепродукты, уголь, кокс и минеральные удобрения).

Большой порт Санкт-Петербург — один из крупнейших на Северо-Западе, он расположен в Невской губе Финского залива и устье реки Невы. В 2019 году грузооборот Большого порта Санкт-Петербург вырос до 59,8 млн тонн (+0,9% к предыдущему году) — это наиболее близкий к значе-

ниям 2014 года показатель перевалки, когда порт обслужил 61,2 млн тонн грузов. Начиная с 2013 года динамика грузооборота была положительной, но обвалилась сразу на 6% в 2016 году, после этого рост продолжился, но темпы прошедшего года заметно сократились по сравнению с 2017–2018 годами (более 10%).

Другой крупный проект в черте города — это глубоководный порт Бронка, способный принимать суда длиной до 347 м, шириной до 50 м и осадкой до 13 м. Порт специализируется на перевалке контейнеров, накатных и генеральных грузов, введен в эксплуатацию в конце 2015 года. Общая мощность порта составляет 25 млн тонн в год, мощности по обработке контейнеров составляют 1,9 млн TEU в год и более 260 тыс. единиц автомобильной и специальной техники. Впрочем, порт, как и другие объекты инфраструктуры, зафиксировал падение грузооборота, которое по результатам января — мая 2020 года составило 6%.

По итогам 2020 года, прогнозируют в Минтрансе, грузооборот всех морских портов России может сократиться на 3%, до 815 млн тонн. В то же время мощность портов, заявляют в ведомстве, вырастет на 2,4%, или 27 млн тонн, до почти 1,2 млрд тонн грузов.

НЕТОПЛИВНЫЕ МОЩНОСТИ

Перевалка нефти, нефтепродуктов и угля составляет две трети от всего оборота морских портов Петербурга и Ленобласти, отмечает аналитик Екатерина Косарева. Крупные инвестпроекты по развитию терминальных мощностей на Северо-Западе сосредоточены в портах Высоцк, Приморск и Усть-Луга. Анонсированных портовых проектов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области действительно много, констатирует эксперт. Она называет амбициозным проект в Приморске, где потенциальная перевалка может составить 70 млн тонн грузов. Кроме этого, напоминает эксперт, в 2019 году стало известно, что одна из крупнейших нефтяных компаний выбирает площадку для строительства терминала по перевалке угля. Ряд проектов также касается



Активное расширение российских портовых мощностей на Северо-Западе, в частности Усть-Луги, началось после требования Кремля по перенаправлению грузов из Прибалтики на российские терминалы

Фото Александра Корякова