

# Логистика и транспорт

Четверг 31 июля 2014 №133 (5406)

ug.kommersant.ru 16+

**10** Как привлечь частных инвесторов для проектов ГЧП при строительстве железнодорожной инфраструктуры?

**12** Какие новые навигационные М2М-сервисы предлагают операторы связи?



С присоединением Крыма проблема развития портов Азово-Черноморского бассейна приобрела новый масштаб. Чтобы справиться с растущим грузооборотом, мощности южных портов, включая Крым, должны вырасти вдвое. Все 18 портов на Юге ожидает модернизация и оптимизация инфраструктуры. Общий объем необходимых на это средств пока уточняется.

## Южные порты ищут резервы

—стратегия—

### Треть грузооборота

Через российские порты Азово-Черноморского бассейна — Ростов-на-Дону, Азов, Таганрог, Ейск, Темрюк, Кавказ, Тамань, Анапа, Новороссийск, Геленджик, Туапсе, Сочи — проходят несколько международных транспортных коридоров, это наиболее короткий путь в Европу для производителей-экспортеров из промышленных центров РФ.

Прошлогодний спад в экономике, замедление роста промышленного производства, инвестиционного и потребительского спроса сказались на грузопотоке, проходящем через 12 портов Азово-Черноморского бассейна. По данным Минтранса РФ, грузооборот в 2013 году по сравнению с предыдущим 2012-м снизился на 1,3%. Тем не менее через порты юга России прошло 174,4 млн т грузов (это 29% от общего грузооборота портов России).

Грузооборот 2014 года, по прогнозам аналитиков, будет, как минимум, не меньше прошлогоднего. В силу изменения политической ситуации в перспективе стоит ожидать роста объема грузоперевозок между РФ и странами Ближнего Востока, Азии, Африки и Южной Америки.

### Количество и качество

В текущем году список южных портов пополнился еще пятью крымскими портами — Севастопольским, Керченским, Ялтинским, портами Феодосия и Евпатория. Сегодня их грузооборот невелик, что обусловлено политической ситуацией вокруг Крыма. Но в перспективе он будет расти. Согласно прогнозам Минтранса РФ, общий объем грузопотока российских портов к 2030-му будет составлять от 1,32 до 1,68 млрд т. Причем на долю портов южного региона (включая Крым), будет приходиться более 400 млн т грузов в год. Это более чем в два раза превышает сегодняшние объемы.

В целях обеспечения конкурентоспособности морских портов разработана «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года». Она предусматривает модернизацию существующих и создание новых мощностей, в том числе и в портах юга России. В 2013 году сумма финансовых вложений в модернизацию портовой инфраструктуры из федерального бюджета, по информации Минтранса РФ, составила 26,7 млрд руб. Также средства выделяются из внебюджетных источников и в рамках реализации программ модернизации самих портов.



В силу изменения политической ситуации в перспективе стоит ожидать роста объема морских грузоперевозок между РФ и странами Ближнего Востока, Азии, Африки и Южной Америки.

Однако, по мнению экспертов, непреодолимым объективным ограничением для наращивания потенциала большинства южных портов является их близость к населенным пунктам. Например, самый крупный южный порт — Новороссийский (на него приходится 66% грузооборота портов Азово-Черноморского бассейна) — находится практически в черте города, и рост его мощностей за счет освоения новых площадей невозможен. Ряд портов, расположенных в мелководных районах, имеет ограничения по водоизмещению судов, которые они могут принять. В таких портах тоже предусмотрены мероприятия по расширению возможностей, но они связаны с оптимизацией существующих мощностей. Поэтому основная роль в обеспечении необходимого потенциала перевалки грузов в Азово-Черноморском бассейне будут играть новые площадки. Так, на юге сегодня реализуются крупные инвестиционные проекты в этой сфере — «Ростовский универсальный порт» в Ростове-на-Дону, «Создание сухогрузного района морского порта Тамань» и «Строительство терминала навалочных грузов в морском порту Тамань» на Таманском полуострове.

### Стремление к универсализации

В Ростове-на-Дону создается новый транспортно-логистический терминал, который будет обрабатывать

грузы как морских, так и речных судов. Проект осуществляется в рамках частно-государственного партнерства. Со стороны государства в нем принимают участие Ространсмордизация и правительство Ростовской области. Частные инвесторы — это ООО «Ростовский универсальный порт», ЗАО «Международный донской порт», ООО «Росмортранс-Терминал», ОАО «Ростовский порт», а также ряд других компаний.

На реализацию проекта планируется затратить в общей сложности 24,3 млрд руб. Из них 6,4 млрд предоставляет федеральный бюджет (в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг. и до 2020 г.)»), и еще 1,2 млрд руб. будет выделено из регионального бюджета. В частности, за счет бюджетных средств будут сняты проблемы транспортной инфраструктуры. Будут построены железнодорожная станция, рокадная автодорога и судодоходный канал, что даст возможность увеличить объем перевалки грузов. Остальные средства на строительство мультимодального логистического узла и наращивание портовых мощностей предоставляют частные инвесторы. На данный момент в проект уже вложено 3,2 млрд руб., из которых основная часть — 3 млрд руб. — частные инвестиции.

Губернатор Ростовской области Василий Голубев отмечает, что реализация проекта имеет особое значение для развития экономи-

ки региона. Строительство Ростовского универсального порта позволит выйти на грузооборот в почти 20 млн т. Сегодня мощность порта составляет 1,6 млн т в год.

### Таманские надежды

Перспективным для создания новых перевалочных мощностей был признан порт Тамань.

В настоящее время пропускная способность перевалки грузовых терминалов морского порта Тамань в год составляет 15,1 млн т, в том числе: наливных пищевых грузов — 0,5 млн т, навалочных зерновых грузов — 5,6 млн т, углеводородного сырья — 9 млн т. На Таманском полуострове существует возможность присоединить к порту новые территории. В 2012 году разработана и согласована проектная документация.

Согласно проекту, к 2020 году порт будет интегрирован в систему международного транспортного коридора «Север — Юг». Планируемый грузооборот порта — 93,8 млн т в год.

Стоимость строительства (с учетом частных инвестиций) оценивается в 228 млрд руб.

Председатель общественного совета Минтранса России Михаил Блинкин отмечает, что Тамань — это грандиозный и детально проработанный проект создания современного глубоководного специализированного порта. Здесь планируется построить десять морских терминалов для обработки различных грузов, с 10

## Время для перезагрузки

—тенденции—

**Объемы грузоперевозок на Юге сокращаются. Среди ключевых факторов снижения грузооборота — завершение олимпийских строек и сокращение объемов торговли с Украиной. Однако во втором полугодии ситуация может улучшиться, считают эксперты.**

### Везти стали меньше

В первой половине нынешнего года подразделения Ростовстата в своих отчетах сообщили о спаде объемов грузоперевозок в большинстве регионов юга России. В Ростовской области за январь-май было перевезено около 15 млн т грузов, что на 2,8% меньше, чем за аналогичный период 2013-го. Автомобильный транспорт перевез на 9,1% меньше, чем годом раньше — около 2,7 млн т. Железнодорожные перевозки также упали — на 7,1%, до 8,9 млн т. Морской транспорт остался практически на том же уровне, объем перевозок на нем снизился на 0,2% (абсолютные показатели Ростовстат не публикует). Подросли только транспортная авиация — на 11,1% (абсолютных показателей нет) и внутренний водный транспорт — на 24,3%, до 2,7 млн т. Стоит отметить, что за январь-май 2013 года объемы морских перевозок через порты Ростовской области увеличились по сравнению с аналогичным периодом 2012-го в 2,8 раза.

Объемы перевозок в Краснодарском крае также снизились, с учетом магистральных трубопроводов — на 3,8% в январе-июне 2013-го. Трубопроводы стали единственным видом транспорта, показавшим рост — на 9,1%, до 63,3 млн т. Остальные виды транспорта снижали обороты. Железные дороги в первом полугодии перевезли около 14,5 млн т (снижение на 16,8%), автомобильный транспорт — около 31 млн т (на 17% меньше, чем в первом квартале прошлого года). Объемы перевозок внутренним водным транспортом на Кубани упали втрое — до 151 тыс. т, в то время как за первое полугодие 2013-го они показали рост почти на 50%. Данных по морским перевозкам последний отчет Краснодарстата не содержит. В пресс-службе ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) «Б» сообщили, что ожидается сохранения объемов перевалки грузов на уровне прошлого года, хотя предполагают, что отдельные сегменты могут показать заметный рост. Для компании это будет означать некоторое улучшение динамики: в 2013 году, по данным официального сайта НМТП, объем перевалки грузов в порту снизился на 11,3% — со 159 до 141 млн т.

Исключение из общей негативной статистики перевозок в южных регионах составил Ставропольский край. Здесь в январе-апреле нынешнего года было перевезено около 3,1 млн т грузов — на 10,8% больше, чем в аналогичном периоде 2013-го. Рост произошел за счет железных дорог, по которым было отправлено бо-

лее 2,1 млн т грузов (на 16,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года). Автомобильные перевозки, напротив, продемонстрировали снижение на 0,6%, до 931,8 млн т.

### Годовой запас

Несмотря на падение объемов рынка грузоперевозок за первые шесть месяцев 2014 года, его перспективы во второй половине года перевозчики оценивают достаточно оптимистично. В частности, НМТП ждет увеличения объема перевалки нефтепродуктов до 25 млн т (в прошлом году — 24,2 млн т). Также порт рассчитывает восстановить до уровня 2012 года перевалку зерна, которая в прошлом году снизилась почти вдвое из-за плохого урожая. Ее объем в нынешнем году должен достичь 7–8 млн т. Число переваленных контейнеров в компании прогнозируют на уровне 625–650 тыс. против 610,5 тыс. TEU в 2013-м.

«В начале года рост грузооборота поддерживало падение курса рубля по отношению к доллару и евро, которое повышало привлекательность российского экспорта и, прежде всего, сырьевых товаров», — отметили в пресс-службе НМТП. — Экспортные грузы составляют более 90% грузооборота группы НМТП. Сыграет свою роль и рост объема переработки нефти в России, и увеличение объемов экспорта нефтепродуктов. Также на динамику грузооборота повлияет политика ОАО «НМТП», направленная на модернизацию и перевооружение грузовых районов. В 2013 году ОАО «НМТП» выполнило рекордный годовой план закупок перегрузочного оборудования, пополнив парк техники на 81 единицу. Кроме того, в настоящее время мы осуществляем переход на проектное управление, которое позволит нам более оперативно и продуктивно реагировать на изменения рынка».

По оценке экспертов, валютный фактор продолжает положительно сказываться на динамике объемов грузоперевозок: по данным ЦБ, с середины апреля курс рубля демонстрирует рост, однако по отношению к показателям начала года он остается на сравнительно низком уровне.

По мнению первого заместителя директора ООО «Русьтранслогистик» Сергея Левушкана, прогноз развития рынка грузоперевозок может быть достаточно оптимистичным только при условии повышения транспортных компаниями уровня сервиса. «Грузоперевозки в ЮФО и СКФО вырастут на 1,5–2%, — считает господин Левушкан. — Падение объемов перевозок, связанных со строительством олимпийских объектов, компенсируется ростом грузоперевозок по полуострову Крым. Также, несмотря на стагнацию российской экономики, пока не планируется сокращение инвестиционных программ в ЮФО. Кроме того, прогнозируется рост ритейла, который тоже позитивно скажется на рынке грузоперевозок».

В ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) от рынка в целом ожидают снижения оборотов. «В связи с окончанием перевозок с 10

## Крымский тест-драйв

—тенденции—

**Интеграция Крыма в российскую экономику осложняется весьма ограниченными транспортными сообщениями. Власти планируют построить Керченский мост, однако ожидать его ввода в эксплуатацию можно не ранее, чем через четыре года. Пока же ближайшая задача — оптимизировать логистические схемы, чтобы процесс ожидания строительства нового моста стал для экономики республики наименее болезненным.**

### Желание не совпадает с возможностями

В условиях сокращения поставок с Украины укрепление экономических связей с российскими регионами для Крыма жизненно важно. В первую очередь в этом заинтересованы южные российские регионы. Так, в рамках рабочего визита официальной крымской делегации во главе с первым заместителем министра аграрной политики и продовольствия рес-

публики Николаем Коваленко в Краснодар весной текущего года была, в частности, достигнута договоренность о сотрудничестве краснодарского АПК с санаторно-курортным комплексом Крыма.

По информации пресс-службы Министерства сельского хозяйства Краснодарского края, свою продукцию в Крым отправляют 40 кубанских сельхозтоваропроизводителей. На данный момент на полуостров поставлено более 1000 т продуктов.

При этом в ТПП Краснодарского края подчеркивают, что объемы поставок могли бы быть значительно больше — есть и желание, и спрос, — но дальнейшее развитие ограничивается транспортным сообщением. Торвазначным фактором являются очереди на грузовые паромы, следующие через Керченский пролив.

О проблемах, связанных с логистикой, говорят и донские сельхозтоваропроизводители, которые хотели бы сотрудничать с крымскими санаториями и торговыми точками. «Никаких сложностей с точки зрения биз-

неса в обеспечении крымских торговых сетей нашей продукцией мы не видим», — замечает Денис Афанасьев, директор по маркетингу ООО «Белый Медведь». Эксперт считает основным камнем преткновения именно ограниченное транспортное сообщение. По словам главы ассоциации «Торговля Крыма» Сергея Макеева, даже то, что грузовые поставки пустили из Новороссийского порта в Феодосию морскими грузовыми платформами, проблемы не решает. «Одна платформа вмещает 120 машин, что достаточно много. Но это восемь часов пути. Для скоропортящихся продуктов такой срок доставки слишком долгий», — подчеркивает Сергей Макеев.

Главная проблема российских поставщиков — логистика, констатирует управляющий партнер консалтинговой компании Retainet Александр Ланецкий. Эксперт отмечает, что традиционные пути сообщения для российских поставщиков практически закрыты, ведь чтобы отправить товар в Крым через материк, надо два раза проходить таможенный контроль, а это снова по-



Логистическое сопровождение крымских торговых сетей — перспективное направление для российских профильных компаний.

тери времени. Остается еще воздушное сообщение, но стоимость таких дорогих грузовых перевозок будет включена в конечную цену продукции. Российские товары и так в среднем на 20% дороже, чем украинские, они просто не выдержат конкуренции. «Сегодня, когда торговые связи с Украиной слабе-

ют, а Керченская переправа не способна обеспечить серьезный товарооборот между Крымом и другими субъектами РФ, нужно думать над альтернативными путями поставок. И в этом смысле Крыму нужна не только модернизация инфраструктуры морских портов, но и абсолютно новая логистическая схема

доставки товаров морским путем, развитие судоходства, привлечение в регион шининговых компаний — и все эти задачи должны решаться в комплексе», — уверен председатель крымского регионального отделения ООО «Деловая Россия» Алексей Принцевич. с 11