

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,

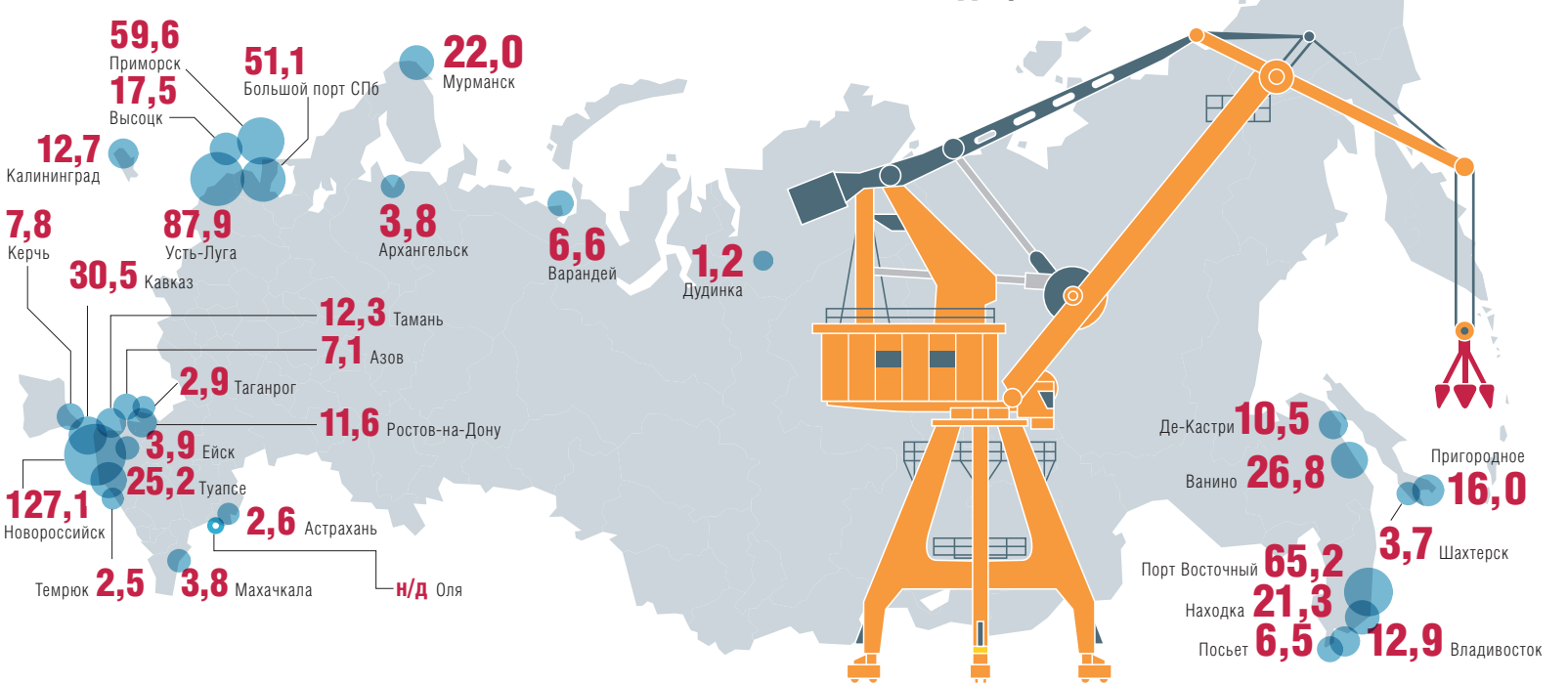
что, когда мы приезжали на терминал, возникал оператор «Киевстар»: российской связи не было. Сейчас у нас все операторы представлены, сеть российская. Мы провели оптоволокно, интернет и так далее. Подписали соглашение с «Кубаньэнерго» на поставку 100 МВт мощности. Для запуска комплекса «Таманьнефтегаз» 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.

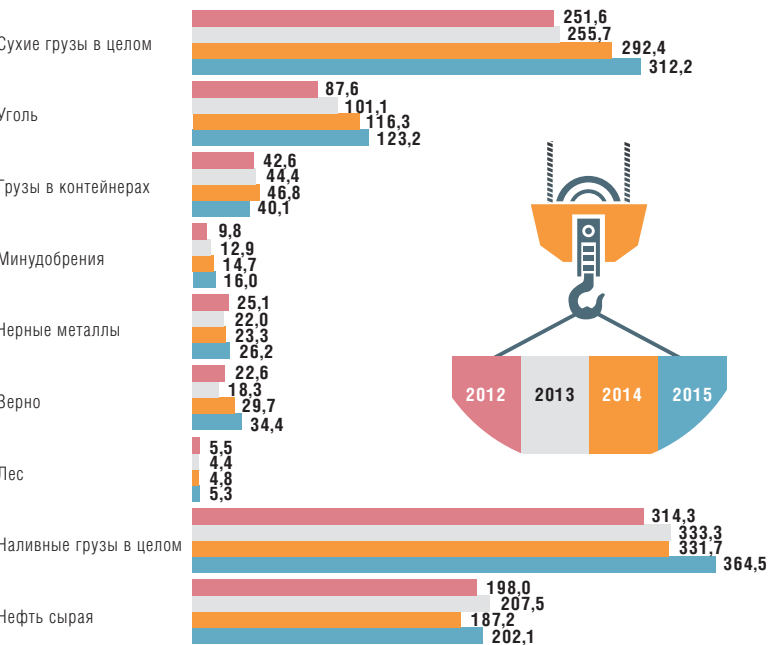
## ПОРТЫ РОССИИ В ЦИФРАХ

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



**ГРУЗООБОРОТ ПО ТИПАМ ГРУЗОВ (МЛН Т)**

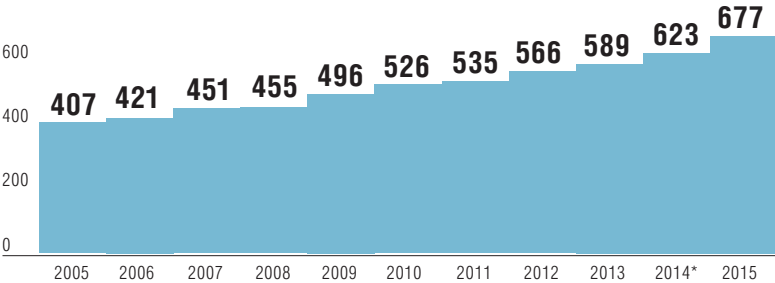
Источник: данные АСОП.



**ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ (МЛН Т)**

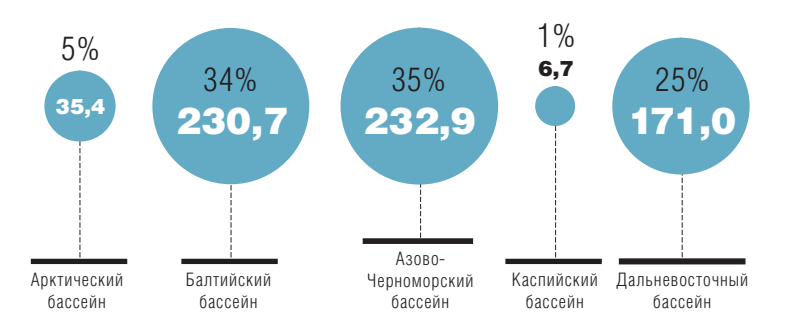
Источник: данные АСОП.

\*Начал учитываться Крым.



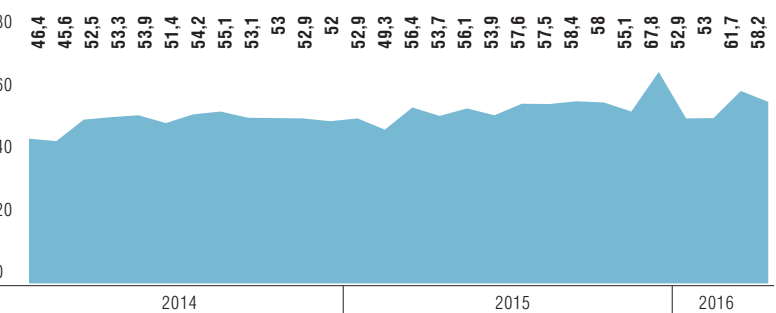
**ГРУЗООБОРОТ РФ ПО БАССЕЙНАМ (МЛН Т)**

Источник: данные АСОП.

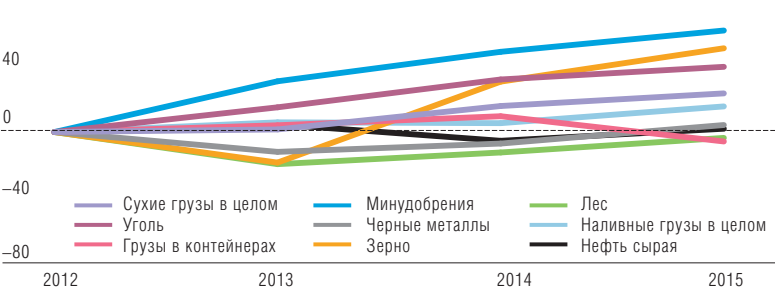


**ДИНАМИКА ГРУЗООБОРОТА В ПОРТАХ РФ (МЛН Т)**

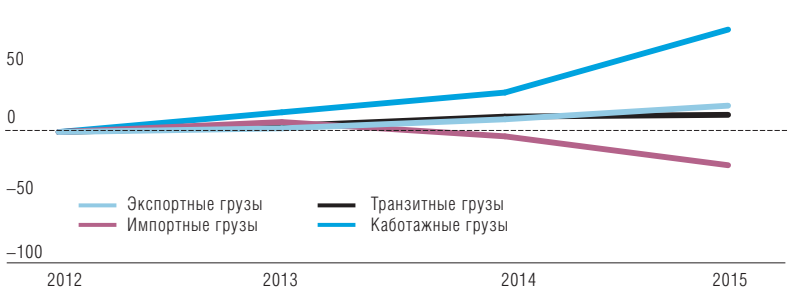
Источник: данные АСОП.



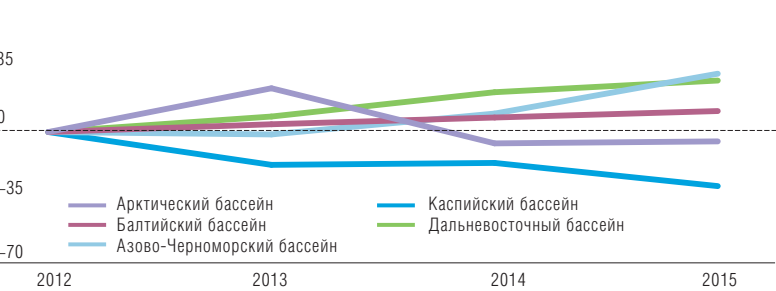
**ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ В ПОРТАХ РФ ПО ТИПАМ ГРУЗОВ (% К УРОВНЮ 2012 ГОДА)** Источник: данные АСОП.



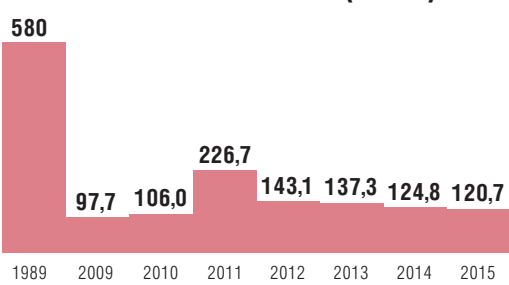
**ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ В ПОРТАХ РФ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ (% К УРОВНЮ 2012 ГОДА)** Источник: данные АСОП.



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



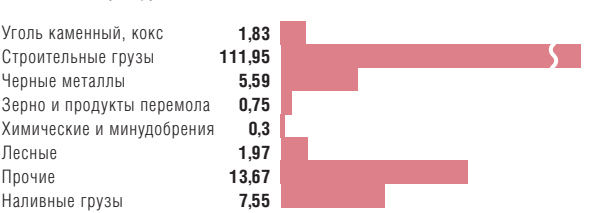
**ОБЪЕМ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК (МЛН Т)**



**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**

