

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 Минтранс 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 ФЦП 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 меженный 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 «Дальтрансулгия» 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 погранпереходов 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 завершила 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 обрабатали 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 прошлыми годами 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