

Урожай требует средств

Рост экспорта зерна из России до рекордных в 2017–2018 сельхозгоду 45 млн тонн требует расшивки узких мест экспортной инфраструктуры. Профицит зерна в удаленных от черноморских портов регионах Урала и Сибири обеспечивает спрос как на мощности по хранению урожая на месте, так и на облегчение его транспортировки. На последнем сосредоточен Минсельхоз: ведомство уже несколько лет субсидирует тариф на транспортировку зерна, а в этом году активно работает и на обеспечение экспортеров вагонами. Финансированием же развития инфраструктуры все активнее занимаются банки. Так, Сбербанк уже предоставляет экспортерам ресурсы для строительства элеваторов — прогнозы говорят о том, что экспорт будет расти, и вложения в интенсификацию внешних поставок оцениваются банком как перспективные.

— агрокредитование —

Исторический рекорд урожая 2017 года — 140 млн тонн — сильно разогнал поставки зерновых из РФ за рубеж. Так, только Новороссийский комбинат хлебопродуктов в январе—ноябре перевалил на экспорт 5,46 млн тонн зерна против 2,75 млн тонн за тот же период 2016 года, наравив поставки вдвое. По прогнозам, в 2017–2018 сельскохозяйственном году РФ может экспортировать до 45 млн тонн зерна (в прошлом периоде экспорт составил рекордные 35,5 млн тонн). Россия превратилась в самого крупного экспортера пшеницы и зерновых и может экспортировать 45–50 млн тонн зерна, заявил премьер-министр Дмитрий Медведев в ежегодном интервью российским телеканалам.

Однако большой урожай привел к снижению закупочных цен на зерно, выросли тарифы на железнодорожные перевозки, увеличилась нагрузка на подвижной состав. В регионах уже говорят о необходимости выхода на новые рынки сбыта, чтобы сохранить прибыль для российских производителей. Снижение цен (на 30% в среднем по России, по оценке главы Российского зернового союза Аркадия Злочевского) было пропорциональным расстоянию до порта отгрузки. «Правило такое: чем дальше от порта, тем сильнее падение, чем ближе к порту, тем оно меньше. Сильнее всего пострадали Сибирь, Урал, Поволжье», — объяснял ТАСС господин Злочевский.

В Минсельхозе важнейшей проблемой считают транспортную. С элеваторами и хранилищами, по данным региональных минсельхозов,

проблем в регионах нет, а вот нагрузка на транспортную инфраструктуру выросла. К примеру, в 2016 году единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии — Махачкалинский морской торговый порт — принял рекордные 330 тыс. тонн зерна. В общей сложности в 2017 году объем отгрузки планируют сохранить на том же уровне, но уже за первые девять месяцев порт принял на 30% больше зерна, отгрузки в основном идут в Иран. В портах Краснодарского края, основных пунктах отправки зерна за рубеж, пиковые нагрузки выросли на 40%. Ситуацию осложняют нехватка железнодорожных составов и сроки их подачи под погрузку: по оценкам региональных минсельхозов, средний срок поставки вырос с десяти дней до месяца. В Ростовской области проблему решали многоступенчатой системой логистики — в частности, многие экспортные отгрузки осуществлялись автомобильным транспортом в порт на суда напрямую без перевалки на элеватор.

Осенью для стимулирования экспорта РЖД снизила тарифы на перевозки зерна для ряда регионов РФ, удаленных от основных экспортных портов. Минсельхоз, Минтранс и госзернотрейдер — Объединенная зерновая компания (ОЗК) — подключились к решению логистических задач, рассказывал в конце ноября ее заместитель главы Дмитрий Юрьев. По его словам, «государство в лице Минсельхоза, Минтранса, РЖД и ОЗК взяло на себя роль своего рода коллективного института развития важнейшего экспортного направления, в формате еженедельных заседаний в этом году опытным

путем идет поиск эффективных алгоритмов работы по формированию современной и оптимальной логистической системы рынка зерновых». Новые схемы взаимодействия «впоследствии могут лечь в основу новых правил рынка по расширению экспорта из зернопроизводящих регионов страны с невысокой степенью развития объектов инфраструктуры по хранению, обработке и перевалке», рассчитывает господин Юрьев.

В аналитическом центре «Совэкон» говорят, что 44,5 млн тонн зерна, которые предназначены на экспорт в 2017–2018 сельхозгоду (против 37,7 млн тонн годом ранее), — это примерно столько, сколько может выдержать инфраструктура на данный момент. По словам руководителя центра Андрея Сизова, если бы не проблемы инфраструктуры, Россия могла бы экспортировать более 50–55 млн тонн. Хотя прогресс очевиден: с 2008 года экспортные мощности выросли в девять раз, а в 2000–2001 годах, к примеру, Россия экспортировала лишь около 1,3 млн тонн зерна. Рост экспорта из РФ образовал избыток предложения и на глобальном зерновом рынке. Запасы движутся к рекордным 268 млн тонн, а мировые цены на пшеницу устойчиво снижаются — с более чем \$9 за бушель в 2012 году до чуть выше \$4 в нынешнем.

Для расширения своих возможностей поставки зерна после потери доступа к балтийским портам Россия приступила к реализации проектов строительства новых терминалов на Черном, Каспийском и Азовском морях и модернизации таких объектов, как Новороссийский



Объемы собранного в 2017 году урожая таковы, что на экспорт уйдет только часть зерна: мощности по его хранению и транспортировке требуют модернизации, а значит — инвестиций

зерновой терминал. В настоящее время РФ разрабатывает и осуществляет новые проекты, направленные на повышение экспортного потенциала, но ни один из них не будет завершен до 2020 года, а значит, страна скорее увеличит собственные запасы, нежели наводнит ими мировой рынок, говорит и Дмитрий Рылко из ИКАР. Аркадий Злочевский утверждает, что было бы хорошо, если бы Россия в этом сезоне смогла экспортировать 55 млн тонн зерна, но внешние поставки составят лишь 45 млн тонн. «Экспорт ограничен инфраструктурными и другими барьерами», — отметил он.

До присоединения Крыма в 2014 году российские зернотрейдеры свободно пользовались украинскими портами на Черном море — их пропускная способность составляла 52 млн тонн зерна в год. Но теперь эти порты стали недоступны для российских торговцев, а экспорт из Севастополя и Керчи затруднен в силу правовых вопросов. Признавая

наличие экспортных ограничений, Россия проводит модернизацию некоторых своих терминалов и планирует построить один терминал в порту Тамань, расположенном на Черноморском побережье Таманского полуострова, и еще два на востоке неподалеку от Китая. Также инвесторы рассматривают возможность строительства зернового терминала в порту Усть-Луга на побережье Балтийского моря. По оценке главы Минсельхоза Александра Ткачева, запланированные терминалы вблизи Китая позволят повысить экспортные мощности России на 11 млн тонн зерна к 2020 году, хотя некоторые аналитики настроены менее оптимистично и говорят о необходимости крупной инфраструктуры для этих терминалов. Так, Дмитрий Рылко считает, что, прежде чем все эти проекты позволят существенно улучшить ситуацию с экспортом, пройдет около трех лет. Пока же РФ вывозит зерно в 86 стран мира.

«Банк финансирует экспортеров для помощи в вывозе зерна из отдельных субъектов. Сегодня сложностей с хранением и транспортировкой остаются насущным вопросом для аграриев. У нас мало элева-

торов и нет свободных портов, есть дефицит вагонов», — говорит Татьяна Крейтор из департамента по работе с крупным и средним бизнесом Сбербанка. Она отмечает, что работа Минсельхоза «по мгновенной консолидации вагонов там, откуда зерно нужно вывезти, — с Урала, из Сибири», была полезной. Однако сам дефицит мощностей по хранению и логистике вызвал интерес банка не только к финансированию тех клиентов, которые занимаются покупкой и экспортными поставками зерна, но и к программам «по строительству элеваторов там, где наибольший профицит зерна, и по строительству портовой инфраструктуры».

Отчасти интерес банкиров к новым подотраслям АПК объяснил в ноябре Аркадий Злочевский: по его словам, рост цен (\$191 за тонну против \$167 в прошлом году) не поддержит производителей из-за падения внутренних цен, но «остальной цепочке прибыль идет — подорожали топливо, удобрения, логистика». Дефакто ее консолидируют экспортеры, которые и являются заказчиками новых инфраструктурных объектов.

Олег Сапожков

Импортозамещение водоизмещением

— компании —

ЗАО «Мурмансельдь-2» — один из ключевых игроков рынка рыбодобычи в Северном рыбохозяйственном бассейне. Компания имеет собственный рыболовческий флот и заказывает суда все большего тоннажа. В 2017 году начало строительство четырех супертраулеров — от прежних заказов этот отличается полным импортозамещением: он размещен на отечественной верфи и прокредитован Сбербанком. От того, как судостроители справятся с задачей, во многом будет зависеть судьба импортозамещения в гражданском судостроении в целом: рыбодобытчики уже готовы разместить у них более 50 заказов на постройку крупнотоннажных кораблей. При стоимости одного около €40–70 млн только первоначальные инвестиции могут составить более 200 млрд руб.

Первые корабли

Одной из первых рыбодобывающих компаний, разместивших заказ на российских верфях, стала ГК «Мурмансельдь-2» — один из ключевых игроков рыбодобычи Северного рыбохозяйственного бассейна. Компания владеет собственным флотом и более двух десятков лет заказывает рыболовные суда на различных верфях. Становление бизнеса мурманского моряка Юрия Задворного началось в 1991 году с учреждения компании «Андромеда», занимавшейся производством и поставками клипфиса. Позже она и еще несколько юридических лиц были объединены в группу компаний «Мурмансельдь-2».

● «Клипфиск» — норвежское слово, это треска солёного обезжиривания. Клипфиск может храниться вечно, а при погружении в любую жидкость — воду, вино или молоко — приобретает размеры настоящей трески и вкус, близкий к свежей рыбе. Продукт пользуется практически неограниченным спросом на мировом рынке, особенно в южных странах, где возможность хранения без холодильных установок имеет особенное значение.

Компания вместе со всей рыбной промышленностью переживала разные времена: от тяжелых 2001–2003 годов, когда большая часть квот в РФ



К. МУРМАНСЕЛЬДЬ-2

продавалась на аукционах, до принятия закона «О рыболовстве», закрепившего исторический принцип распределения квот и долгосрочные правила игры на этом рынке. «Мы свои первые корабли начали строить, когда была еще аукционная система. Новые корабли позволяли выдерживать конкуренцию: чем новее корабль, тем эффективнее он работает. Например, существенную роль играла экономичность двигателей», — рассказывает гендиректор ГК «Мурмансельдь-2», капитан дальнего плавания, доктор экономических наук, профессор Юрий Задворный. Сейчас цена топлива в себестоимости эффективных рыболовецких компаний занимает 20–25%, а когда цена на нефть была на пике, доля доходила и до 50%, и новый корабль с экономичным двигателем мог сильно повлиять на бизнес.

Собственную флотилию группа начала формировать с 1992 года. Первым приобретением стал средний рыболовный морозильный траулер, заказанный на киевском заводе «Ленинская кузница». Инвестиции составили \$1 млн. Это были серьезные деньги для не окрепшего еще бизнеса, но ни компания, ни ее акционеры не пожалели: уже через

некоторое время завод поднял цены в два-три раза. Во многом поэтому следующий заказ судна в 2001 году пришлось размещать уже на Западе.

Становление импорта

Корпус 42-метрового траулера «Альмак» строился в Румынии, достраивался в Нидерландах. «Мурмансельдь-2» не удалось найти на российских верфях нужных мощностей — кораблестроители еле слышали. А позже, когда поднялись на ноги за счет госзаказа, на него и были ориентированы. В результате, когда через десять лет группа пыталась договориться с крупной отечественной верфью, цена оказалась в полтора раза выше «импортной». Затраты на адаптацию судостроителей под гражданские заказы были слишком существенны для бизнеса без поддержки государства. Новый заказ пришлось размещать в Хорватии. В 2014 году на верфи Uljanik был спущен на воду траулер «Мирах». Длина — 64 м (на 22 м больше «Альмака»), экипаж — 40 человек. Корабль был оснащен по последнему слову техники и представлял собой практически плавучую фабрику. В сутки «Мирах» способен перерабатывать до 150 тонн

рыбной продукции, емкость трюма — около 1 тыс. тонн. Но и обошлось это строительство недешево — в €26 млн, кредит предоставил норвежский банк.

Полное импортозамещение

На российском рынке группа работала со Сбербанком, где нашла наиболее адаптированные для сложных финансовых потоков рыболовческого бизнеса программы. Как рассказывает Юрий Задворный, со Сбербанком компанию связывают давние партнерские отношения, резко расширившиеся в 2014 году.

Новый заказ «Мурмансельдь-2», который по объему сопоставим со всеми предыдущими, компания полностью выполнит по программе импортозамещения. Четыре 70-метровых супертраулера с главным двигателем мощностью 5250 кВт, какие ставят на 100-метровых судах, возьмись изготовить на заводе «Пелла» (г. Отрадное, Ленинградская область). Фактически это плавучие рыбоперерабатывающие заводы безотходного производства, что важно для экологии региона. В сутки траулер способен переработать 200 тонн сырья и выпустить



Гендиректор и владелец ГК «Мурмансельдь-2», капитан дальнего плавания Юрий Задворный перенес строительство судов своей компании с зарубежных верфей в Россию

100 тонн мороженой потрошеной рыбы (в том виде, в котором она поступает в магазины), 20 тонн филе и 15 тыс. банок консервов, а из остатков производства — костей, чешуи и т. д. — произвести 7 тонн рыбной муки.

Строительство двух траулеров начато уже в сентябре, еще два должны быть заложены до конца текущего года. В 2014 году на заводе «Пелла» была открыта новая площадка под строительство. На ней и будут строиться траулеры «Мурмансельдь-2». Кредитную линию под это гигантское производство открыл Сбербанк. Стоимость заказа составила €160 млн, из них €128 млн предоставляет банк.

«Для Сбербанка очень важно принять участие в стратегической программе правительства по обновлению флота рыболовных судов и насыщению внутреннего рынка продукцией высокой степени переработки. Именно в этих целях корпоративный блок разработал специальное отраслевое предложение, включающее полный набор действительно нужных клиенту продуктов: кредиты, гарантии, экспертиза проекта, подготовка инвестиционного плана и прочие. Мы меняемся вместе с рынком, постоянно совершенствуемся для того, чтобы говорить с клиентом на одном языке и обеспечивать ему качественный сервис», — говорит вице-президент Сбербанка Вячеслав Цыбульников.

Возможными такие инвестиции сделало вышедшее в мае постановление правительства №648 о закреплении за компаниями инвестиционных квот на вылов рыбы. Его реализация позволила развернуть собственный рыболовческий флот в сторону российской верфи. «Если бы не было программы инвестиционных квот, никто бы, кроме меня, корабли на российских верфях и не заказывал, наверное», — признает Юрий Задворный.

На августовском совещании по развитию рыбохозяйственной отрасли Дальневосточного федерального округа у Дмитрия Медведева российские рыбодобывающие компании заявили о готовности разместить более 50 заказов на строительство крупнотоннажных кораблей. Стоимость одного среднетоннажного траулера составляет около €40–70 млн, только первоначальные инвестиции могут составить более 200 млрд руб.

Моряк высокой квалификации

Когда все четыре траулера, заказанных «Мурмансельдь-2», будут построены, говорит Юрий Задворный, компания сможет обеспечить работой еще более 500 высококвалифицированных специалистов. «С заработной платой, которая считается самой высокой средней зарплатой в регионе, — порядка 100 тыс. руб. в месяц. А один человек в море семерых на берегу кормит — это не только семьи рыбаков, но и те, кто строит свой бизнес на взаимодействии с рыбодобытчиками», — отмечает он. В промышленных компаниях говорят, что для работы на современных судах отрасли нужны специалисты. Колледжи уже готовят таких матросов — это рабочая специальность, но современная техника по обработке рыбы требует квалификации. Тем не менее и здесь есть проблемы: к матросам рыболовных судов предъявляются требования как к матросам морского флота: умение стоять на руле, стоять у трапа и др. Но рыбодобывающим компаниям нужны те, кто умеет работать с орудиями лова и оборудованием на судне-фабрике. «Здесь и происходит нестыковка. В большинстве цивилизованных стран профессии моряка-рыбака и моряка-транспортника раздельны», — сетуют участники рынка.

Андрей Моторов