

Бесконечная эпоха роста

Авторские статьи. 03:00 19.01.2018

// статистика, грузооборот, порты, итоги года

Компании: "Ассоциация морских торговых портов", НОО, "Владивостокский морской торговый порт", ОАО, "Мурманский морской торговый порт", ПАО, "Морской торговый порт Оля", АО, "Новороссийский морской торговый порт", ПАО, "Приморский торговый порт", ООО, "Морской торговый порт Усть-Луга", АО, "Махачкалинский морской торговый порт", ФГУП, "Керченский Морской Торговый Порт", ООО

В январе Ассоциация морских торговых портов России подвела итоги прошлогоднего грузооборота по стране. Есть смысл сравнить новые показатели с предыдущими и постараться понять, что происходит с отраслью сегодня.

Стремительное зерно, скоростной Мурманск

Сначала попробуем взглянуть на цифры в разрезе и определить, какие категории грузопотоков дали прибавку, а какие продемонстрировали не слишком убедительные результаты.

Наиболее впечатляющий рывок сделала перевалка зерна — она выросла на 34,7%. Далее в числе лидеров ожидаемо остаются уголь (+13,4%) и контейнерные грузы (+13%), приличный рост показывают сырая нефть (+11,1%), минеральные удобрения (+9,2%) и сжиженный газ (+8,8%). Перевалка нефтепродуктов при этом осталась в зоне статистической погрешности — рост всего на полпроцента. А черные металлы и рефрижераторные грузы и вовсе показали падение. Правда, чуть заметное — на какие-то доли процента.

Если перейти к географическим критериям, то лучше всего за прошлый год в плане темпов роста сработали арктические порты — они улучшили свои показатели в общей сложности на 49,1%. Прежде всего, конечно, за счет мурманчан — на их долю пришлось 70% всего арктического грузооборота. Сам Мурманский порт при этом добился роста в 54,5%.

Балтика, Дальний Восток и Азово-Черноморский бассейн тоже росли, но в спокойном ритме — от 3 до 10 процентов за год.

В абсолютных цифрах пальму первенства, как обычно, удерживает Азово-Черноморский бассейн — на его долю приходится 269,5 млн т, больше половины из которых, разумеется, отгружается через Новороссийск. Быстрее всего в регионе растет порт Ростова-на-Дону — за год он поднялся на 15,6%. Медленнее всего Керчь — она сумела прибавить лишь процент по сравнению с 2016 годом. Но в условиях санкционного давления на Крым даже такой

черепаший ход уже можно считать успехом.

Порты Балтийского моря тоже отработали хорошо, почти догнав южных коллег по объемам грузоперевалки. У них на счету 247,5 млн т. В лидерах роста — быстро набирающая темпы Усть-Луга, в аутсайдерах — порт Приморск. Первая прибавила 10,6%, второй ровно столько же потерял.

На Дальнем Востоке зафиксирован довольно сдержанный прирост показателей — чуть больше трех процентов. Общими усилиями тихоокеанские порты чуть-чуть не дотянули до планки в 200 млн т за год. Самый впечатляющий рывок вперед в этом регионе сделал Владивосток — на 18,2%. В минус на несколько процентов ушли Ванино и Де-Кастри.

Каспий, который мы теряем

А вот Каспийский сектор "просел" очень сильно — совокупный грузооборот портов Дагестана и Астраханской области рухнул сразу на треть. Это при том, что стоящий в дельте Волги порт Оля, например, развивается семимильными шагами и за прошлый год поднял обороты на 42,7%! Но сильно повлиять на статистику такие успехи не смогли, поскольку порт пока занимает от силы пятнадцатую часть общего грузооборота российского Каспия. Львиная доля грузов была перевалена через терминалы Астраханского порта, который продемонстрировал падение на 10 процентов. А самый большой вклад в негативные показатели внесла Махачкала — местный порт сократил объемы деятельности на 57,3%.

Здесь стоит сказать пару слов о том, как дагестанские докеры лишились изрядной доли привычной загрузки. Махачкалинский порт традиционно жил за счет перевалки нефти и нефтепродуктов, но в последние годы поток "черного золота", льющегося в направлении Дагестана, стал иссякать. Зато как на дрожжах растут объемы грузооборота Бакинского морского торгового порта в соседнем Азербайджане — на треть за один лишь 2017 год! А если брать только показатели грузовых терминалов, там рост доходит до 44,6%.

Почему Махачкала теряет нефтеперевалку? Можно выделить сразу несколько причин.

Во-первых, конфликт местного "Дагнефтепродукта", который как раз и занимается перегрузкой нефти в порту, с трубопроводной компанией "Транснефть", обеспечивающей транспортировку нефти из Казахстана и Азербайджана в Новороссийск для дальнейшего транзита. Схема работы там сложная — азербайджанская нефть идет на западное побережье Кавказа, делая крюк через Махачкалу. В порту часть ее объема смешивают с перевозимой через Каспий на танкерах казахстанской нефтью, которая дальше отправляется по трубопроводу в Новороссийск. Это нужно, чтобы

обеспечить приемлемое качество среднеазитского сырья. Важно, что при любых заминках тормозится перекачка в Краснодарский край обоих потоков — и азербайджанской, и казахстанской нефти.

Здесь не место выяснять, кто прав, кто виноват. Главное, что логистика через Махачкалу то и дело стопорится — за 2017 год "Транснефть" 14 раз прерывала отгрузку жидкого топлива, вновь вступая в споры с "Дагнефтепродуктом".

Во-вторых, от перевалки нефти через Махачкалу в минувшем году полностью отказалась Туркмения, в частности компании Dragon Oil и Mitro International. А до того Дагестан покинул российский "Лукойл" — его нефть теперь отправляется в азербайджанский порт Сангачалы.

Несмотря на кризисы и санкции

Перейдем от минора к мажору, от частного к общему. Согласно данным АМТП, в целом по стране объемы перевалки грузов продолжают устойчивый рост. Грузооборот отечественных портов увеличился на 9 процентов, достигнув отметки в 786,97 млн т. Причем в гору цифры грузоперевалки идут с завидным постоянством на протяжении многих лет. Если окинуть взглядом отрезок в 14 лет, то увидим, что на декабрь 2004 года грузооборот морских портов России укладывался в 367 млн т. Сегодня — практически вдвое больше. Общий рост составил почти 100 процентов — в среднем по 7 процентов в год.

При этом скорость роста не была поступательной. На заре нулевых годов порты стремительно развивались, что отчасти объяснялось эффектом низкого старта — страна как раз преодолела последствия постдефолтного кризиса. В 2004 году морские порты показали совершенно взрывной рост грузооборота — на 26,1% по сравнению с предыдущим годом! 2005-й ему уже изрядно уступал, но по сегодняшним меркам был тоже очень неплох — страна нарастила перевалку грузов на 11,8%. А дальше пошли американские горки — падение до 3,3%, потом рост до 7,2%, потом еще больший провал — к 1,1% роста. Это 2008 год, худший показатель за десять лет — фактически стагнация. В следующие годы были новые взлеты и откаты.

А вот с 2013 года эта "гребенка" на графике исчезла, сменившись плавно идущей вверх кривой. От отметки в 3,9 процентов годового роста российские порты к сегодняшнему дню добрались до 9 процентов. Этому не помешали ни экономический кризис, накрывший страну с 2014 года, ни деградация взаимоотношений, в том числе торговых, со странами Евросоюза и США. В числе очевидных причин такого феномена — опережающее развитие портовой инфраструктуры.

Приведем наиболее яркий пример. Новый порт, построенный в Усть-Луге, к 2013 году ввел в эксплуатацию большую часть из планируемых перегрузочных комплексов, что позволило перехватить солидную долю грузопотоков, шедших до того через Прибалтику.

Особенно больно это ударило по Таллинскому порту — в 2015 году он потерял 21% грузопотоков, в 2016-м — еще 10%. По 2017 году итоговых цифр пока нет, но определенные выводы можно сделать по статистике на конец сентября — к тому времени падение уже достигало 9,2%. Такая же картина в Рижском порту — он год за годом теряет свои позиции.

Усть-Луга же пять последних лет методично прибавляла по 10 млн тонн грузооборота ежегодно. К концу 2017-го она преодолела знаковый рубеж в 100 млн тонн годового грузопотока. В планах — добраться до отметки в 130 млн тонн к 2020 году.

Помимо Усть-Луги, в России в последнее время появился еще ряд перспективных портов. На Северо-Западе — Бронка, куда в 2015 году был совершен первый коммерческий судозаход. В Арктике уже построен мощный порт Сабетта, "заточенный" на вывоз сжиженного природного газа. К 2020 году он обеспечит круглогодичный вывоз 30 млн тонн СПГ.

Уже в следующем году на полную мощность заработает угольный порт Чайка, который строится в районе морского порта Диксон на Таймыре. Сейчас он способен перегружать до 3,5 млн т угля в год, а с 2019-го увеличит объем до 10 млн т. На отметке в 80% готовности находится реализация проекта нового угольного терминала в порте Восточный.

Комментарий эксперта

"Корабел.ру" поинтересовался, что об итоговых показателях и об общей тенденции неуклонного роста грузооборота в большинстве российских портов думает **Александр Головизнин**, директор направления "Логистические и аналитические исследования" компании "Морстройтехнология". В портовом бизнесе у него богатый опыт, в свое время он был коммерческим директором Морского торгового порта Санкт-Петербург, возглавлял совет директоров порта Усть-Луга.

— Тот факт, что показатели грузооборота стабильно растут, не должен вызывать какого-то удивления. Дело в том, что санкционные проблемы к этому вопросу вообще имеют весьма отдаленное отношение. Наша основная экспортируемая продукция практически ни под какие санкции не подпадает. Возможно, есть отдельные компании, которые каким-то

краешком эта тема затрагивает, но если смотреть в целом, то на общую перевалку продукции это никак не влияет, — считает Александр Головизнин.

— Рынок растет, потому что конъюнктура позволяет ему расти. Можно вывести общее правило: перевалка в портах будет расти до тех пор, пока в мире будет спрос на то, что мы продаем. Смотрите, уголь поднялся в цене, значит, появился дополнительный стимул отправлять большие объемы. Отсюда вполне понятный прирост в графе перевалка угля. И так далее.

Что касается Каспия, то здесь, действительно, большая проблема, и вряд ли это когда-то может серьезно измениться. Причины вполне естественные — меняются торговые потоки. Был достаточно большой объем нефти, а теперь она уходит в трубу, соответственно перевалка в портах уменьшается. Был поток черных металлов на Иран, а теперь Иран достаточно активно развивает свою собственную металлургию, и потребности упали. А то, что он не может закрыть сам, везется, по крайней мере, частично, через территорию Казахстана. Просто в силу географии — так у поставщика короче железнодорожное плечо.

Все делают ставки на зерно, но вряд ли оно сможет кардинально решить проблему. Иранский рынок, конечно, большой, но ведь Тегеран закупает зерно не только через Каспий, но и через азовские порты. Решающую роль в этом играют нюансы внутрииранской логистики — те порты, которые страна имеет на Каспии, почти все отрезаны от основной территории горами.

Так что, честно говоря, никаких радужных перспектив для Каспия я не вижу.

Подведу итог — все определяет экономика. Есть чем торговать, что продать — портовики сами прекрасно найдут, как погрузить и перевалить. Бывают объективные тупики, не спору, но их не очень много. А как только падают внешнеторговые потоки, следом падает и перевалка в портах. Пример Каспия в сравнении с остальными российскими портами как раз наглядно демонстрирует этот тезис.

Ренарт Фасхутдинов