

КУРС НА ГРУЗ

ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ БАЛТИЙСКОГО БАССЕЙНА ЗА ЯНВАРЬ — МАЙ 2020 ГОДА УВЕЛИЧИЛСЯ НА 1% ПО СРАВНЕНИЮ С АНАЛОГИЧНЫМ ПЕРИОДОМ ПРОШЛОГО ГОДА И СОСТАВИЛ 109 МЛН ТОНН. АКТИВНОЕ РАСШИРЕНИЕ РОССИЙСКИХ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ, ОСОБЕННО УСТЬ-ЛУГИ, НАЧАЛОСЬ ПОСЛЕ ТРЕБОВАНИЯ КРЕМЛЯ ПО ПЕРЕНАПРАВЛЕНИЮ ГРУЗОВ ИЗ ПРИБАЛТИКИ НА РОССИЙСКИЕ ТЕРМИНАЛЫ.

ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

Хотя эксперты и признают местами негативную динамику импорта на фоне пандемии, в целом она будет компенсирована ростом спроса и сохраняющейся тенденцией повышения доли экспорта. Самый крупный по грузообороту порт Усть-Луга обработал 45,3 млн тонн грузов, порт Приморск — 26 млн тонн, Большой порт Санкт-Петербурга — 24,9 млн тонн, Высоцк — 7,9 млн тонн, Калининград — 4,7 млн тонн, Выборг — 225,4 тыс. тонн, следует из статистики ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря».

По словам первого зампреда гильдии профессионалов ВЭД «Гермес» Евгения Кошкарова, в отчетный период существенно выросла перевалка экспортных и транзитных грузов и незначительно сократился импорт, что в основном связано с карантином в Китае. Основной причиной этого стало падение рубля, что сделало российский экспорт и транзит более конкурентоспособными и привлекательными по цене, указывает он.

На российском рынке наливных и насыпных грузов (уголь и минеральные удобрения, сжиженный газ и нефтепродукты) постоянно вводятся новые мощности, что способствует переориентации грузопотоков из Прибалтики в порты Северо-Запада, поясняет господин Кошкаров. Однако он не уверен, что произойдет полная ликвидация российского транзита через Прибалтику. «На примере контейнерных перевозок можно говорить, что в последние пять лет объем грузопотока устоялся, но полного перетекания не происходит по экономическим и технологическим причинам. Конкурентная борьба не всегда заканчивается в пользу российских терминалов из-за ценовой конкуренции и регуляторных мер», — объясняет он.

Вместе с переориентацией экспортных грузопотоков ощущается дефицит инфраструктуры, в частности железнодорожных подъездных путей, считает руководитель отдела перевозок генеральных грузов группы компаний Asstra Олег Сысолятин. Среди крупных инвестпроектов по развитию портовой инфраструктуры на Северо-Западе — развитие портов Высоцк, Приморск и Усть-Луга, отмечает он. Других инвестпроектов в ближайшее время не появится, считает господин Кошкаров.

ПО БЕРЕГАМ ЗАЛИВА Свободных мощностей по перевалке на Северо-Западе довольно много, подчеркивает господин Кошкаров. В 2015 году был запущен контейнерный терминал «Бронка», но он не загружен до конца, активно развивается контейнерный терминал порта Санкт-Петербург, в ближайшее время на полную мощность должен заработать универсальный терминал по перевалке генеральных грузов LugaPort «Новотранса», в Усть-Луге частично введут в эксплуатацию но-



ПАНДЕМИЯ КОРОНАВИРУСА СУЩЕСТВЕННО НЕ ПОВЛИЯЛА НА ГРУЗОБОРОТ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ, НЕ В ПОСЛЕДНЮЮ ОЧЕРЕДЬ ИЗ-ЗА ТОГО, ЧТО ПОКА ИДЕТ ВЫПОЛНЕНИЕ РАНЕЕ ЗАКЛЮЧЕННЫХ КОНТРАКТОВ

вый терминал «Ультрамар», развивается проект Приморского универсально-перевалочного комплекса (Приморский УПК), перечисляет он программу обновления портовой инфраструктуры.

В Высоцке работает нефтепродуктовый терминал ЛУКОЙЛа — ООО «РПК ЛУКОЙЛ-И», а также угольный — ООО «Порт Высоцкий» (контролируется кипрской компанией «Сибенко Холдинг»). Кроме того, на территории порта ООО «Криогаз-Высоцк» ведет строительство терминала СПГ годовой мощностью 660 тыс. тонн. В январе 2019 года появилась информация о том, что ЛУКОЙЛ рассматривает площадку вблизи Высоцка под терминал по перевалке угля мощностью до 15 млн тонн. Железнодорожный оператор ГК «Технотранс» планирует вложить около 13 млрд рублей в строительство на территории морского порта Высоцк специализированного зернового терминала пропускной способностью 4 млн тонн в год с производственным комплексом переработки пшеницы с годовой мощностью 180 тыс. тонн.

Проект в Приморске предусматривает создание терминала в порту с возможностью приема судов дедвейтом до 200 тыс. тонн и осадкой до 16 м. Терминал сможет переваливать до 70 млн тонн груза, из них 20 млн тонн угля, 3 млн TEU контейнеров, 5 млн тонн минудобрений, 5 млн тонн сельскохозяйственной техники и 1,2 млн тонн генеральных грузов. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2022 год. Инвестиции в проект оцениваются в 170 млрд рублей. Как сообщал ранее «Ъ», ОАО РЖД также может модернизировать железнодорожную ветку Выборг — Приморск — Ерма-

ново к 2025 году в расчете на грузопоток в порт.

Терминал LugaPort предназначен для перевалки зерновых, пищевых, генеральных и навалочных грузов с общим объемом 24,26 млн тонн в год, сообщили в пресс-службе «Новотранса». Сумма инвестиций в строительство терминала в Усть-Луге оценивается в 46,5 млрд рублей. Первую очередь терминала планируется ввести в 2023 году, вторую и третью — в начале и конце 2024 года соответственно.

По словам генерального директора компании «Бронка Групп» Никиты Мурова, проект транспортно-логистического центра «Бронка» направлен на ускорение и удешевление грузовых перевозок за счет эффекта масштаба при тесном взаимодействии морского, железнодорожного и других видов транспорта. Например, говорит он, предусмотрено строительство магистральной железнодорожной инфраструктуры (семь путей общей протяженностью более 7 км), включающей вспомогательные сооружения, подъездные дороги, а также склады и сервисные пункты. Кроме этого, будут сооружены новые причалы общей длиной 324 м и прилегающая к ним зона для перевалки между различными видами транспорта и хранения оборудования.

ГРУЗОВЫЕ ПРОГНОЗЫ Пандемия коронавируса существенно не повлияла на грузооборот международной торговли, не в последнюю очередь из-за того, что пока идет выполнение ранее заключенных контрактов, говорит господин Кошкаров. «Пиковое влияние коронавирусной эпидемии, скорее всего, придется на третий

квартал. Экспортный грузооборот в связи со стабилизацией цен на нефть и относительным ростом курса рубля, возможно, приостановится, но в любом случае показатели 2020 года будут агрегированно выше, чем показатели 2019 года. Что будет с импортом — зависит от оживления экономики», — прогнозирует эксперт. К примеру, в первом и втором квартале выросли объемы импорта овощей и фруктов, что связано с тем, что люди в режиме самоизоляции стали больше потреблять продуктов питания, отмечает он. С другой стороны, импорт непродовольственных товаров и товаров народного потребления был полностью провален, продолжает господин Кошкаров. «По одному клиенту объемы завоза упали с 200 контейнеров до 20, то есть на 90%. Поставки сырья для химической, пищевой или обрабатывающей промышленности в течение четырех-пяти месяцев уменьшились, но не существенно», — резюмирует он. При этом эксперт отмечает, что грузоотправители стали выбирать другие виды транспорта: из-за падения рубля ценовые «ножницы» между морской и железнодорожной доставкой сократились, поэтому многие клиенты выбирают более быстрый способ — железную дорогу или даже авиадоставку, чтобы успеть попасть в пик стоимости, например, защитных средств.

Альтернативные показатели приводит директор таможенного брокера Meridian Михаил Гуляев: по его оценкам, за последние два месяца грузопоток уже сократился на 60–70%. Стабильными в этой ситуации остались только поставки фруктов и овощей, подтверждает он. Падение грузооборота из-за невозможности отгружать товары из Юго-Восточной Азии констатирует также региональный директор структурного подразделения Kuehne + Nagel в Петербурге Анастасия Кизулева.

«Производства на территории Китая и близлежащих регионов были приостановлены на достаточно долгий срок, что вызвало сначала временный дефицит грузов в портах отправления, а несколько позже повлекло падение объема импортных поставок в портах Северо-Запада. Второй квартал уже показал резкий рост экспорта из Юго-Восточной Азии и импорта в РФ. Заполняемость судов морских линий уже близка к 100%, а среднее время ожидания в портах погрузки и перевалки существенно увеличилось. В целом это подтверждает наш прогноз: временное падение импорта в первом квартале будет компенсировано ростом спроса, который начнется во втором квартале. Экспортная составляющая грузооборота РФ показывает стабильный рост, и тенденции к снижению в ближайшее время мы не видим», — заключает госпожа Кизулева. ■