ПОРТОВАЯ АРИФМЕТИКА

УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ ПОКАЗАЛО, ЧТО НАЗРЕЛА НЕОБХОДИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ТЕРМИНАЛОВ

125 миллионов тонн переработали в прошлом году морские порты Дальневосточного бассейна. Это на 6,1% выше показателя предыдущего периода. При этом, по данным экспертов, грузооборот портов страны в целом за минувший год увеличился лишь на 1,8% и достиг 535,4 миллиона тонн.

Почти 13-процентный прирост на Дальнем Востоке обеспечили сухогрузы (в том числе уголь), а по наливным, напротив, наблюдалось снижение на 1,5%.

Вырос грузооборот в портах Восточный (он включает терминал в Козьмино), Ванино, Пригородное, Владивосток, Де-Кастри и Посьет, зато сократился у порта Находка.

Итоги первых двух месяцев текущего года говорят о сохранении темпов роста, заданных в 2011 году.

Начало — как продолжение

По итогам января-февраля 2012 года суммарный грузооборот морских портов РФ вырос на 5,1%, то есть на 4 млн тонн, до уровня в 81,9 млн тонн. При этом в прошлом месяце рост составил 2,8% год к году.

Сохранению позитивной динамики способствует активная инвестиционная деятельность крупнейших предприятий отрасли. Портово-логистические группы стремятся оптимизировать бизнес-процессы, перестраивают саму структуру операционной деятельности, стремясь наиболее полно соответствовать требованиям рынка. Усилия компаний фокусируются на высокодоходных грузах.

Угольное лобби

Учитывая рост объемов экспорта угля и нехватку мощностей для его перевалки, правительство РФ заявило, что планируется строительство на Дальнем Востоке нового порта для перевалки 20 миллионов тонн угля в год.

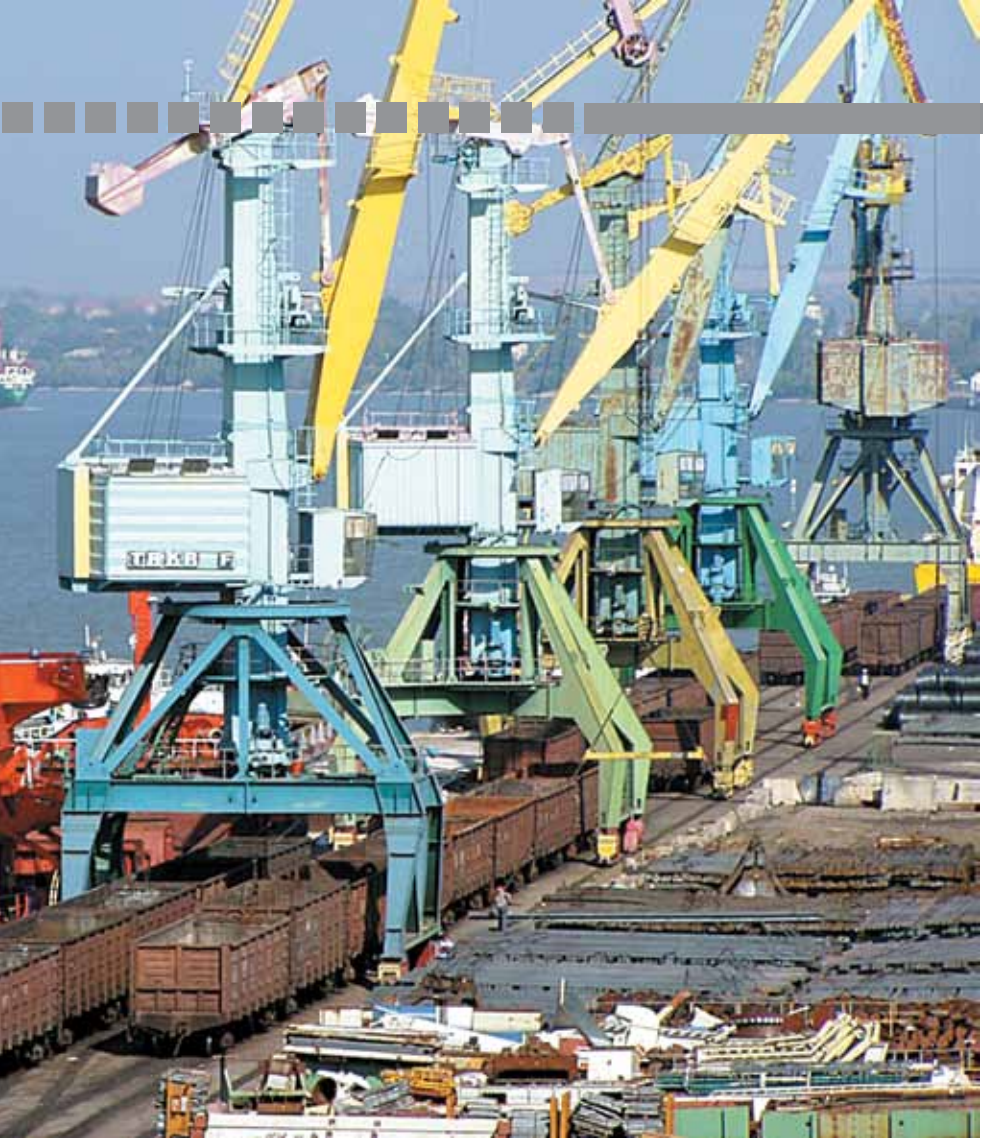
Как пояснил замминистра транспорта Виктор Олерский, в качестве возможных точек для его размещения рассматриваются районы Ванино, Находки — Восточного и Посьета. Планы строительства крупных угольных терминалов на Дальнем Востоке ранее высказывали несколько корпораций, но при этом предполагались объекты меньшей мощности. Сейчас порты в регионе рассчитаны на перевалку около 40 миллионов тонн. Потенциал роста угольного экспорта сдерживается возможностями железной дороги.

— Планов строительства портов на Дальнем Востоке много. Похоже, побеждает «угольное лобби», хотя, если в порт приходит уголь, построить зерновой и иные терминалы станет проблематично — грузы могут быть несовместимы, — утверждает Виктор Иванович. — На мой взгляд, переориентация Восточного порта с контейнерной специализации на угольную означает, что инновационную стратегию развития в реальности побеждает сырьевая.

В настоящее время в центре внимания разговоры о двукратном расширении терминала СУЭК в порту Ванино, до 24 млн тонн. Вдвое — до 5 млн тонн — собирается увеличить мощности своего Находкинского морского торгового порта Evraz Group к 2013

Грузооборот морских портов России, нарастающим итогом, млн тонн	Январь 2012	Февраль 2012
Сухогрузы	17,5	34,3
в т.ч. уголь	6,1	11,5
в т.ч. контейнеры	3,1	6,4
Наливные грузы	25,1	47,6
По географии операционной деятельности		
Экспорт	33,8	65,0
Импорт	3,0	6,0
Транзит	3,8	7,2
Каботаж	2,0	3,7
Грузооборот, всего	**42,6**	**81,9**

Источник: АСОП, расчеты Инвесткафе



году. В планах «Мечела» в текущем году увеличить грузооборот порта Посьет с 3,3 млн до 7-9 млн тонн, а также начать строительство нового угольного терминала возле порта Ванино в бухте Мучка мощностью 25 млн тонн (сроки окончания строительства не называются). О своих портовых проектах на Дальнем Востоке заявляли и независимые операторы. Наиболее крупный у группы «Сумма» — комплекс в порту Восточный на 18 млн тонн в основном угольных грузов — к 2013 году. Еще один терминал — на 1 млн тонн — в этом же порту собирается построить группа Global Ports. О планах построить угольный терминал в бухте Суходол мощностью до 8 млн тонн в прошлом году объявлял «Сибуглемет».

Есть и сомнения

Планы на ускоренные темпы роста портовой мощности вызывают скептицизм некоторых сторон. Так, гендиректор агентства InfraNews Алексей Безбородов высказывает мнение, что загрузить их до 2030 года (времени прогнозируемого роста объема угледобычи с 270 млн до 430 млн тонн) будет нечем.

Другая насущная проблема: пропускная способность железной дороги в дальневосточном направлении почти исчерпана.

К слову, некоторые транспортные компании всерьез рассматривают возможность строительства частных железнодорожных веток. По-хорошему, такая инициатива жизненно необходима для эволюции экономической системы страны и в первую очередь для крупного бизнеса. РЖД не обладают необходимыми ресурсами, чтобы в должной мере обеспечить всех нуждающихся современной инфраструктурой. Строительство частных железнодорожных веток способно облегчить работу госкорпорации и вылечить головную боль промышленников. Кроме того, инвестиции в инфраструктуру, как известно, хоть и окупаются достаточно долго, но являются вполне надежным вложением капитала, который будет работать на благо бизнеса и инвестора.

Впрочем, не все так просто. РЖД выгодно появление таких «частников» на данном этапе, но это не значит, что монополия перестанет развивать соответствующие направления собственными силами. И получается, что в перспективе частная железная дорога будет конкурировать с аналогом от РЖД, причем перевес будет явно в пользу последней. Таким образом, инвесторам есть над чем поломать голову, прежде чем вкладывать деньги в частную ж/д ветку...

Сегодня же, провоцируемые перспективным ростом объема перевалок грузов, крупные компании борются за право собственности портами, внесенными Правительством РФ в программу приватизации госимущества на 2011-2013 годы. Так, по некоторым источникам, портом Ванино заинтересовались «Транс-Инвест», ИГ «Колмар», «ТИМ Консалт», Universal Cargo Logistics Holding BV, En+ Group, СУЭК, «Сибуглемет», «СДС-Уголь». Аукцион намечен на начало лета.

Ежемесячный грузооборот морских портов России, млн тонн