

МОРСКИЕ ПОРТЫ



№6(187)2020

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ. ОСНОВАН В 1997 г.



- 8 ЭКОНОМИКА**
КРИЗИС РАЗВИВАЕТСЯ
- 22 ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО**
РЕШЕНИЕ ПО СКЛАДАМ МИНУДОБРЕНИЙ
В ПОРТАХ ОТЛОЖИЛИ ДО ОСЕНИ
- 38 ЮБИЛЕЙ**
ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ СТРАНЫ



МЫ РАБОТАЕМ ДЛЯ ВАС!

ЖУРНАЛ МОРСКИЕ ПОРТЫ



Развитие портового бизнеса России –
наше общее дело!



Адрес редакции:
105187, Москва, Окружной проезд, 15,
тел./факс: (495) 366-6255, 366-6266,
тел. (495) 763-5420
e-mail: morport@morvesti.ru



TransRussia 

a Hye event

Самая крупная в России выставка
транспортно-логистических услуг,
складского оборудования
и технологий

Новые даты выставки!

Негабаритные
перевозки



Авто-
мобильные
перевозки



Морские
перевозки



transrussia.ru

Авиа-
перевозки



Железно-
дорожные
перевозки



IT-решения



12–14 апреля 2021

Москва, Крокус Экспо

Павильон 1

СОДЕРЖАНИЕ



8



12



16



18



22



ОБЗОР СОБЫТИЙ

6

ОБЗОР СОБЫТИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР



ЭКОНОМИКА

8

РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР КРИЗИС РАЗВИВАЕТСЯ



ВЕРТИКАЛЬ ВЛАСТИ

12

АМП УДАЛЕННАЯ РАБОТА, ВРЕМЕННЫЕ МЕРЫ И РАЗВИТИЕ НА ПЕРСПЕКТИВУ

16

АМП НАВИГАЦИЯ В НОВЫХ РЕАЛИЯХ



РАЗВИТИЕ

18

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ СВЯЗЕЙ РОССИИ И ВЬЕТНАМА



ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

22

ВОДНЫЙ КОДЕКС РЕШЕНИЕ ПО СКЛАДАМ МИНУДОБРЕНИЙ В ПОРТАХ ОТЛОЖИЛИ ДО ОСЕНИ



ОБЗОР СОБЫТИЙ

26

ОБЗОР СОБЫТИЙ МОРСКОЙ БИЗНЕС



ПОРТЫ

30

АМП ПРАКТИКА И ВОЗМОЖНОСТИ ПОРТА ЭГВЕКИНОТ

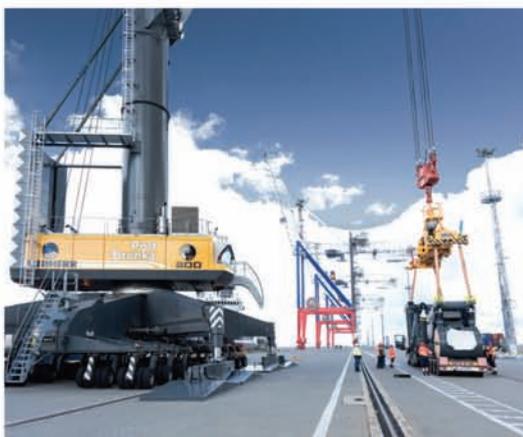
32

АМП МОРСКОЙ ПОРТ ГЕЛЕНДЖИК РАЗВИВАЕТ ИНФРАСТРУКТУРУ

34

АМП БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ – ОСНОВА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПОРТА МАХАЧКАЛА

Ощутите прогресс



Морские краны

- Обширное портфолио продукции для всех типов материалов и для любого порта
- Высокотехнологичные современные симуляторы-тренажеры для широкого ряда типов кранов и сценариев
- Подтвержденное качество Liebherr и полная поддержка наших продуктов и услуг по всему миру

ЛИБХЕРР-РУСЛАНД ООО
РФ, 121059, Москва, ул. 1-ая Бородинская, 5
Тел.: (495) 710 83 65
E-Mail: office.lru@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR



ЮБИЛЕЙ

38 175 ЛЕТ НМТП ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ СТРАНЫ



ПАРТНЕРЫ

42 КРАНОСТРОЕНИЕ ОСНОВНОЙ ВЕКТОР – РЕАЛИЗАЦИЯ ПЛАНОВ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ



ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

44 КОНВЕЙЕРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ РЕШЕНИЕ ЗАДАЧ ЗАКАЗЧИКА – КАЧЕСТВЕННО, НАДЕЖНО И В СРОК

46 ТЕОРИЯ ПЕРЕВАЛКИ ДВАДЦАТКИ, СОРОКОВКИ, ЯЩИКИ И TEU-ФАКТОР



ОБЗОР СОБЫТИЙ

48 ОБЗОР СОБЫТИЙ ПЕРЕВОЗКИ



ЛОГИСТИКА

50 ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК



БЛИЦ-ОПРОС

56 ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ПРОГНОЗЫ РЫНКА КОНТЕЙНЕРОВ



ГРУЗОВАЯ БАЗА

58 ЗЕРНО ВЫСОКИЙ УРОЖАЙ И ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЭКСПОРТА ЗЕРНА

62 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ ЗЕРНА РЕШЕНИЯ NEUERO ЗАДАЮТ СТАНДАРТ



СТАТИСТИКА

64 СТАТИСТИКА ОБЗОР ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА

ТЕХНИКА ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ
и других сыпучих материалов
ЗЕРНОВЫХ

NEUERO



▼ **СУДОПОГРУЗОЧНЫЕ МАШИНЫ**

передвижное или стационарное исполнение
производительность: от 300 до 3000 т/час

▼ **СУДОРАЗГРУЗОЧНЫЕ МАШИНЫ**

пневматическая разгрузка
производительность: от 100 до 1200 т/час

▼ **КОМБИНИРОВАННЫЕ МАШИНЫ**

оборудование как для погрузки, так и для разгрузки судов
производительность: по согласованию

▼ **МОБИЛЬНЫЕ ПНЕВМОКОНВЕЙЕРЫ**

дизельный или электрический привод
производительность: от 20 до 200 т/ч



Судопогрузчик 800 т/ч
"НЗТ", Новороссийск



Судопогрузчики 800 т/ч
"КСК", Новороссийск



Судопогрузчик 700 т/ч
"ТЗТ", Туанге



Комбипорт 200/250 т/ч
"Содружество", Калининград



Пневмоконвейер 100 т/ч
"Никморсервис", Николаев



Судопогрузочная система 2000 т/ч,
отгрузка на обе стороны пирса,
"ЗТКТ", Тамань



made
in
Germany

Региональное представительство NEUERO Industrietechnik GmbH
www.neuero.ru
neuero@neuero.ru

телефон: +7 499 38 08 124
моб: +38 050 336 78 64 (WhatsApp, Viber)

НОВОСТИ С ЛЕНТЫ

WWW.MORVESTI.RU

>> ПРЕЗИДЕНТ РФ ВЛАДИМИР ПУТИН ПОДПИСАЛ УКАЗ О НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЯХ РАЗВИТИЯ ДО 2030 ГОДА



Президент РФ Владимир Путин подписал указ о национальных целях развития страны на период до 2030 года. Документ опубликован на сайте Кремля.

Основными целями, указанными в документе, являются увеличение численности населения страны, повышение уровня жизни граждан, создание комфортных условий для их проживания, а также раскрытие таланта каждого человека.

Кроме этого, в соответствии с указом объем несырьевого неэнергетического экспорта

России к 2030 году должен вырасти не менее чем на 70% по сравнению с показателями 2020 года. Также к 2030 году страна должна войти в число десяти ведущих стран мира по объему научных исследований и качеству образования.

В мае 2018 года В.Путин подписал указ о развитии страны до 2024 года. Документ утвердил 13 нацпроектов с общим бюджетом 25,7 трлн рублей, которые призваны простимулировать развитие экономики и улучшить качество жизни россиян.

>> МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ УЛУЧШИЛО ПРОГНОЗ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ЭКОНОМИКИ РОССИИ

Минэкономразвития России в новом макропрогнозе существенно улучшило оценки по восстановлению российской экономики, пишет газета «Коммерсант» со ссылкой на рабочую версию прогноза, которая обсуждается сейчас с профильными ведомствами.

По данным издания, правительство рассматривает его к 17 сентября. Сейчас аналитики предусматривают спад ВВП в 2020 году на 3,9% против 5% в ранних версиях документа, а также снижение инвестиций на 6,6% вместо 12%. Кроме этого, министерство улучшило прогноз снижения реальных располагаемых доходов населения до 3% в августовской вер-

сии с 3,8% в июньской.

Предполагается, что специалисты Минэкономразвития учли более быстрое восстановление экономики в июле – августе. В июне 2020 года аналитики еще не знали, как экономика отреагирует на масштабные меры поддержки правительства в условиях пандемии.

Текущая версия прогноза Минэкономразвития предполагает снижение ВВП в 2020 году на 4,8%. Однако глава ведомства Максим Решетников заявил, что теперь оценка ситуации существенно лучше, чем два месяца назад. В первом полугодии, по предварительной оценке Росстата, российский ВВП снизился на 3,6%.



>> МИНСК МОЖЕТ ДОГОВОРИТЬСЯ С МОСКВОЙ О ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ГРУЗОПОТОКА ИЗ ПОРТОВ ПРИБАЛТИКИ



Белоруссия может договориться с Россией о переориентации своего грузопотока из портов стран Балтии, хотя это будет для Минска не

очень выгодно. Об этом заявил президент Белоруссии Александр Лукашенко, сообщает ТАСС.

«Мы не будем бороться за то, чтобы нас туда пустили. Мы просто экономически попробуем решить эту проблему. Говорят, это дороже будет для Беларуси (переориентировать свои грузы с балтийских портов на Россию. – прим. ТАСС). Конечно, нам немножко будет невыгодно. Но мы же договориться можем с россиянами по тарифам, и они от объемов перевалки наших грузов все равно получат выгоду», – цитирует А.Лукашенко агентство БелТА.

По его словам, странам Балтии необходимо быть аккуратнее с Белоруссией, потому что их народы могут воспринять такое отношение к соседней республике неоднозначно. «Пусть они объяснят своим людям, как они так реформировали страну, что у них осталось меньше половины населения от того, что было в советские времена. Поэтому они пусть поаккуратнее накатывают на Лукашенко и Беларусь, потому что получат от своего народа так в зубы, что этих зубов не останется», – считает А.Лукашенко.

ЦБ РФ СПРОГНОЗИРОВАЛ ВОЗВРАЩЕНИЕ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ К ДОКРИЗИСНЫМ УРОВНЯМ К 2023 ГОДУ

Наиболее реалистичный срок возвращения мировой экономики к докризисному уровню – 2022-2023 годы, сообщил в эфире РБК директор департамента денежно-кредитной политики Банка России Кирилл Трemasов. Он добавил, что разные страны будут восстанавливать экономику разными темпами, но в любом случае в 2021 году, «скорее всего, экономика будет находиться в стадии преодоления последствий кризиса».

В дальнейшем восстановление мировой экономики будет носить неоднородный и неустойчивый характер: «Сценарий V-образного восстановления, наверное, сейчас все-таки

не стоит в повестке дня». В мировой экономике, в крупнейших экономиках (США и Европы) наблюдаются примерно те же процессы, что и в российской экономике: дно было достигнуто в апреле-мае, потом произошел отскок, начал восстанавливаться потребительский спрос и деловая активность, напомнил глава департамента.

«Но сейчас, наверное, самые последние тенденции, они характеризуются все-таки некоторым затуханием этого первоначального импульса. Связано это отчасти и с сохраняющимися рисками второй волны пандемии», – отметил К.Трemasов.



ПОРТОВЫЕ СЛУЖБЫ В РОССИИ ДОЛЖНЫ ИЗВЛЕЧЬ УРОК ИЗ ТРАГЕДИИ В БЕЙРУТЕ



Российские портовые службы должны усвоить необходимость жесткого соблюдения

правил безопасности на примере катастрофы, которая произошла в Бейруте в начале августа, заявил в интервью «Интерфаксу» заместитель секретаря Совета безопасности РФ Михаил Попов.

«Трагедия в Бейруте в августе текущего года – яркое свидетельство того, к чему может привести халатность и бездеятельность портовых служб, допустивших длительное хранение чрезвычайно опасных грузов в ненадлежащих условиях. Об этом должны задуматься не только в наших портах, но и в портах всего мира», – сказал М.Попов.

По его словам, в российских портах ре-

гистрируются случаи нарушения природоохранных норм, которые свидетельствуют об отсутствии необходимого контроля на их территории.

Серия мощных взрывов прогремела 4 августа в портовой зоне Бейрута. Погибли более 170 человек, еще 6 тыс. человек получили травмы. Взрывной волной разрушено большое количество зданий, в том числе международный аэропорт. Власти Ливана заявили, что причиной катастрофы стал взрыв 2,75 тыс. тонн хранившейся на портовом складе аммиачной селитры, конфискованной таможенными службами шесть лет назад.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО ТРАНСПОРТУ ОБСУДИЛА РЕАЛИЗАЦИЮ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА «МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ»

Первый заместитель председателя правительства России Андрей Белоусов провел заседание Правительственной комиссии по транспорту по вопросам реализации федерального проекта «Морские порты России» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ).

В мероприятии, которое было посвящено теме повышения эффективности взаимодействия с инвесторами по созданию и развитию портовых мощностей, в формате ВКС приняли участие помощник президента РФ Игорь Левитин, министр транспорта Евгений Дитрих, его первый заместитель Иннокентий Алафинов и заместитель Юрий Цветков, руководитель Росморречфлота Александр Пошивай, его заместитель Захарий Джиев, генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров и представители инвестсообщества, осуществляющие проекты развития портовых мощностей в России.

Представивший основной доклад глава Минтранса Е.Дитрих сообщил о подготовке проекта законодательных норм, регулирующих взаимные обязательства государства и отраслевых инвесторов в рамках проекта Федерального закона «О морских портах». Состоялось обсуждение ситуации с инвестпроектами, входящими в данный раздел КПМИ.



С докладами выступили инвесторы, представляющие крупные портовые проекты. Подводя итоги совещания, А.Белоусов поддержал ряд предложений Минтранса и поручил ведомству законодательно доработать механизм взаимодействия государства с инвесторами, создающий необходимые предпосылки и стимулы для своевременной реализации инвестпроектов в портовой отрасли.

КРИЗИС РАЗВИВАЕТСЯ

МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ ОЦЕНИЛО ДИНАМИКУ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ ПО ИТОГАМ 7 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА И СПРОГНОЗИРОВАЛО РАЗВИТИЕ СОБЫТИЙ НА БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ. ОЖИДАЕМО ФИКСИРУЕТСЯ ПАДЕНИЕ ВВП НА 4,7%, ПРАВДА, УЖЕ ДАЛЕКО НЕ ТАКОЕ РЕЗКОЕ, КАК ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ, НА КОТОРЫЙ ПРИШЕЛСЯ ПИК «КОРОНАВИРУСНЫХ» ОГРАНИЧЕНИЙ, КОГДА, ПО ОЦЕНКАМ РОССТАТА, ПАДЕНИЕ ВВП СОСТАВИЛО 8,5%. ПО ИТОГАМ 2020 ГОДА ПАДЕНИЕ ВВП СТРАНЫ ПРОГНОЗИРУЕТСЯ НА УРОВНЕ ПРИМЕРНО В 5%.

В ЗАПАДНЫХ СТРАНАХ СИТУАЦИЯ ДАЖЕ НЕСКОЛЬКО ХУЖЕ: ВВП СТРАН С РАЗВИТОЙ ЭКОНОМИКОЙ ВО 2-М КВАРТАЛЕ 2020 ГОДА УПАЛ НА РЕКОРДНЫЕ 9,8%, А ЭТО ДАЖЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ БЫЛО В ПИК МИРОВОГО ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА В 2009 ГОДУ. ПРОЦЕСС ВОССТАНОВЛЕНИЯ И РОССИЙСКОЙ, И МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ МОЖЕТ ЗАНЯТЬ ГОДЫ. ТАК, ПО САМЫМ ОПТИМИСТИЧНЫМ ПРОГНОЗАМ, К УРОВНЮ ВВП 2019 ГОДА РОССИЯ СМОЖЕТ ВЕРНУТЬСЯ В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ В КОНЦЕ 2021 - НАЧАЛЕ 2022 ГОДА.

НАДЕЖДА ГАВРИЛОВА

О ЧЕМ ГОВОРИТ СТАТИСТИКА

Министерство экономического развития РФ обновило данные по уровню падения российской экономики по сравнению с прошлым годом. Падение ВВП России в июле 2020 года оценивается в 4,7% в годовом выражении. В июне и мае этот показатель составлял соответственно 6,4% и 8,9%. То есть темпы падения экономики замедляются вместе с постепенной отменой ограничительных мер в большинстве регионов страны.

В 1-м квартале 2020 года, до введения режима самоизоляции, наблюдался небольшой рост: 1,6% – в январе, 2,7% – в феврале и 0,8% – в марте. В среднем за январь – июль 2020 года ВВП России снизился на 3,8%, говорится в «Картине деловой активности», документе, который регулярно готовит Минэкономразвития для оценки экономического состояния страны.

«По нашей оценке, данные по ВВП за июль оказались несколько лучше предварительных прогнозов и позволяют говорить сегодня о продолжении постепенного восстановления экономики страны. Безусловно, свою роль сыграли реализованные правительством масштабные пакеты мер поддержки граждан и бизнеса. При этом в условиях сохраняющейся неопределенности на международных рынках считаем преждевременным фиксировать устойчивые тренды», – цитирует пресс-служба министерства заместителя министра экономического развития РФ Полину Крючкову.

Оценки Росстата незначительно отличаются от оценок Минэкономразвития. В соответствии с ними ВВП России в 1-м полугодии 2020 года упал по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,6%. Падение ВВП во 2-м квартале Росстат оценил в 8,5%. Этот показатель сопоставим с самыми глубокими квартальными падениями кризисов 1998 и 2009 годов, но все-таки не превосходит их. Так, в 1998 году самый значительный спад был зафиксирован в 4-м квартале – на 9,1%, а 2009-м пиковым был 2-й квартал – минус 11,2%.

Значимый вклад в улучшение динамики ВВП в июле текущего года, по сообщению Минэкономразвития, внесли обрабатывающая промышленность и сельское хозяйство. На фоне восстановления потребительской активности, а также улучшения ситуации на внешних рынках темпы снижения выпуска в обрабатывающих отраслях сократились с минус 6,4% в июне до минус 3,3% в июле по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В сельском хозяйстве рост составил 4% за счет проведения уборочной кампании. В строительстве в последние два месяца годовые темпы роста стабилизировались на околонулевом уровне (-0,2% в июле) после умеренного снижения в апреле-мае.

Таким образом, если в несырьевом секторе экономики спад существенно сократился, то в добывающих отраслях негативные тенденции только нарастают. Так, падение добычи полезных ископаемых в июле ускорилось с

минус 14,2% до 15,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Из-за того, что объемы добычи продолжили снижение, транспортная отрасль не получила достаточных для восстановления объемов грузов. Поэтому грузооборот транспорта в июле 2020 года оказался существенно ниже уровня соответствующего периода 2019 года – минус 8,4% (-9,6% в июне).

По прогнозу ЦБ РФ, по итогам 2020 года падение ВВП России составит 4,5-5,5%. В 2021 году ЦБ ожидает отскок экономики на 3,5-4,5% (ранее мегарегулятор прогнозировал рост на 2,8-4,8%), в 2022 году прогнозирует рост на 2,5-3,5%.

ПОДРОБНЕЕ О ТРАНСПОРТЕ

Транспортная отрасль по-разному переживает кризис. Падение объемов грузоперевозок в 1-м полугодии 2020 года зафиксировано на всех видах транспорта, кроме морского. Грузооборот транспорта за 7 месяцев текущего года снизился на 6,4% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. В июле объем грузооборота упал на 8,4% по сравнению с июлем прошлого года, но в сравнении с июнем 2020-го он вырос на 4,2%.

Объемы грузоперевозок железнодорожным транспортом снизились по итогам 7 месяцев на 4,8% по сравнению с тем же периодом 2019-го, и это один из самых низких показателей снижения среди всех видов транспорта. В июле 2020 года железнодорожники перевезли только на 1,8% грузов



ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ ГРУППЫ ГАЗ

меньше, чем в июле предыдущего года, а рост грузооборота по сравнению с июнем 2020-го составил 5,9%.

По словам заведующего лабораторией инфраструктурных и пространственных исследований Института отраслевых рынков и инфраструктуры (ИОРИ) РАНХиГС Юрия Пономарева, падение объемов грузоперевозок на железнодорожном транспорте может вызвать корректировку инвестиционной программы ОАО «РЖД», но говорить о каких-то конкретных проектах, реализация которых будет отменена или отложена из-за кризиса, пока рано.

Примерно такие же показатели у автомобильных грузоперевозок. Так, объем перевезенных за 7 месяцев 2020 года грузов составил 95,8% от объема аналогичного периода прошлого года. В июле этого года автомобильным транспортом было перевезено на 6,6% меньше грузов, чем в июле прошлого года, а рост июля 2020 года к июню составил 5,5%.

Наибольшее падение объемов грузоперевозок зафиксировано в транспортной авиации. Так, в июле 2020 года было перевезено лишь 83,1% от объема грузов июля 2019 года. По итогам 7 месяцев 2020 года падение составило 9,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Восстановительного роста объемов грузоперевозок в июле по сравнению с июнем не произошло: падение объемов продолжилось и составило 2,8% от месяца к месяцу.

Падение объемов транспортировки грузов трубопроводным транспортом

тоже оказалось существенным и составило 8,3% за 7 месяцев. В июле 2020 года было транспортировано лишь 85% от уровня июля 2019 года; восстановительный рост объемов в июле по сравнению с июнем тоже был невелик и составил только 1,6%.

Интересно, что объемы грузоперевозок морским транспортом, несмотря на все негативные тенденции в экономике, в 2020 году выросли. Так, рост объемов июля текущего года по сравнению с июлем прошлого составил 6,8%, а рост июля 2020 года к июню этого же года оказался и того выше – 35%. По итогам 7 месяцев 2020 года морским транспортом было перевезено на 5,6% больше грузов,

чем за аналогичный период прошлого года.

С чем связана такая динамика, журналу «МП» пояснил исполнительный директор АСОП Серик Жусупов. По его словам, внешняя торговля, на нужды которой в основном работают морские перевозчики, пострадала от кризиса меньше, чем другие отрасли, а падение одних грузопотоков компенсировалось ростом других. Так, по словам эксперта, снизились объемы перевозимых морским транспортом полезных ископаемых, в то время как объемы перевозки зерна существенно увеличились. Вырос и транзит, и это тоже внесло существенный вклад в увеличение показателей перевозок. >>>

МИРОВОЙ ВВП БЬЕТ РЕКОРДЫ ПАДЕНИЯ

По предварительным оценкам Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), опубликованным ИА «Финмаркет», реальный ВВП в странах с развитой экономикой во 2-м квартале 2020 года упал на рекордные 9,8% относительно первых трех месяцев года. Это падение оказалось существенно выше, чем в 1-м квартале 2009 года, когда экономика сохратилась на 2,3% на пике глобального финансового кризиса.

Среди государств G7 в апреле – июне этого года наиболее существенный спад ВВП был отмечен в Великобритании – на 20,4%. Во Франции, где ограничительные меры, связанные с пандемией коронавируса, были одними из наиболее строгих, экономика потеряла 13,8% после снижения на 5,9% в 1-м квартале. Значительное падение было зафиксировано в Италии – на 12,4%, Канаде – на 12%, Германии – на 9,7%. В январе – марте сокращение ВВП в этих государствах составляло соответственно 5,4%, 2,1% и 2%.

В США, где многие штаты ввели режим самоизоляции в конце марта, сокращение экономики было менее существенным – на 9,5% после снижения на 1,3% в 1-м квартале. ВВП Японии, где были приняты менее строгие меры, упал в апреле - июне на 7,8% по сравнению со снижением на 0,6% кварталом ранее. Экономика Европейского союза в прошедшем квартале уменьшилась на 11,7% после сокращения на 3,2% тремя месяцами ранее, а ВВП Еврзоны за эти периоды сохратился на 12,1% и 3,6% соответственно.

В то же время динамика грузоперевозок внутренним водным транспортом не так радужна. Там тоже заметно падение объемов: в январе - июле 2020 года по сравнению с январем - июлем 2019-го – на 8,7%, в июле 2020 года по сравнению с июлем 2019-го – на 12,5%. Восстановительный рост июля к июню 2020 года составил 12,1%, и этот довольно высокий показатель внушает надежду на то, что объемы грузоперевозок внутренним водным транспортом вскоре все-таки достигнут докризисного уровня.

Ю.Пономарев отмечает, что нынешняя ситуация в транспортной отрасли свидетельствует о постепенном восстановлении экономики и уровня деловой активности. Поскольку большая часть регионов уже приступила к третьему этапу снятия ограничительных мер, будут расти и объемы грузопотоков, и пассажиропотоков. Крупные транспортные инвестпроекты останутся на повестке дня, поскольку от их реализации зависит достижение скорректированных Национальных целей до 2030 года. Однако, скорее всего, не все инициативы, вошедшие в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, смогут быть реализованы в этот раз.

ЧТО ЖДЕТ ТРАНСПОРТНЫЙ СЕКТОР

По прогнозам экспертов международной группы Sofase, специализирующейся на торговом страховании и управлении рисками, особенно трудным 2020 год окажется для автопрома, металлургии, текстильной и целлюлозно-бумажной промышленности.

Росту транспортного сектора, по оценкам Sofase, в этом году будет препятствовать общее ухудшение обстановки на мировом рынке, однако в более отдаленной перспективе транспортный сектор может перейти

к устойчивому росту благодаря увеличению доли среднего класса в населении Индии и Китая и снижению цен на разработку и внедрение инноваций, особенно в воздушном и морском сегменте.

В недавно одобренной российским правительством Транспортной стратегии России до 2035 года учитывается необходимость модернизации сети автомобильных дорог, устранение ограничений на внутренних водных путях, обеспечение транспортной доступности удаленных и труднодоступных регионов. Предстоит также увеличить пропускную способность железнодорожной инфраструктуры и развить международные транспортные коридоры в стране.

Часть проектов стратегии должна быть завершена уже к 2021 году, их общая стоимость составляет 365,2 млрд рублей. Львиная доля этих денег приходится на железнодорожные проекты – первый этап модернизации БАМа и Транссиба, комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги, обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна и другие.

Многие эксперты разделяют точку зрения Ю.Пономарева о том, что новый кризис вызовет корректировку инвестиционных инфраструктурных программ государства и крупных госкомпаний. Так, по словам заместителя директора Центра экономических исследований инфраструктурных отраслей Института экономики естественных монополий РАНХиГС Дмитрия Агафонова, которого цитирует «Коммерсант», РЖД и крупнейшие авиакомпании уже объявили о сокращении финансирования своих инвестпрограмм. Но, несмотря на это, все стратегические и ключевые для государства направления перспективного роста

грузопотоков были сохранены, считает эксперт.

«Для РЖД – это модернизация Транссиба и БАМа, для авиационной отрасли – поддержка аэропортовой инфраструктуры, для водного транспорта – поддержка судостроения. В то же время существуют высокие риски пересмотра инвестиционного развития новых проектов по развитию транспортной инфраструктуры с горизонтом планирования до 2030–2040 годов», – говорит Д.Агафонов.

По мнению профессора МАДИ Михаила Якимова, которого также цитирует издание, следует ожидать сокращения инвестиций в инфраструктуру, связанную с пассажирскими перемещениями, в первую очередь в городской общественный транспорт и метро. Одновременно с этим можно ожидать увеличения доли инвестиций в инфраструктуру грузового транспорта.

Еще со времен американской Великой депрессии известно, что инвестиции в транспортную инфраструктуру могут стать драйвером экономического роста в стране. По данным Moody's Ecomony, государственные капиталовложения в инфраструктуру стимулируют частные инвестиции: каждый доллар, потраченный на инфраструктурные проекты, вызывает мультипликационный эффект в размере 1,59 доллара США. По данным Росстата, транспорт формирует 5% ВВП России, а по оценкам некоторых экспертов, с учетом транзитного потенциала этот показатель может достигать 10–11% ВВП.

Таким образом, продолжая реализовывать крупнейшие инфраструктурные проекты, необходимость которых подтверждается бизнесом, государство сможет помочь экономике России восстановиться после одного из тяжелейших экономических кризисов последних лет. ■

ГРУЗОБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

	Июль 2020 г., млрд т-км	В % к		Январь-июль 2020 г. в % к январю-июлю 2019 г.	Справочно		
		июлю 2019 г.	июню 2020 г.		июль 2019 г. в % к		январь-июль 2019 г. в % к январю-июлю 2018 г.
					июлю 2018 г.	июню 2019 г.	
ГРУЗОБОРОТ ТРАНСПОРТА В ТОМ ЧИСЛЕ:	429,6	91,6	104,2	93,6	99,2	102,9	101,5
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО	209,4	98,2	105,9	95,2	97,1	103,5	101,3
АВТОМОБИЛЬНОГО	23,1	93,4	105,5	95,8	103,9	103,9	107,0
МОРСКОГО	3,6	106,8	135,0	105,6	128,1	125,3	102,6
ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО	8,5	87,5	112,1	91,3	97,6	104,1	100,6
ВОЗДУШНОГО (ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ)	0,5	83,1	97,2	90,4	95,6	104,4	93,7
ТРУБОПРОВОДНОГО	184,5	85,0	101,6	91,7	100,7	101,8	101,2

Источник: Росстат

ОРГАНИЗАТОРЫ



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА (МИИТ)

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР



ТРАНСПОРТНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА

24-25
СЕНТЯБРЯ
2020

transweek.ru

УДАЛЕННАЯ РАБОТА, ВРЕМЕННЫЕ МЕРЫ И РАЗВИТИЕ НА ПЕРСПЕКТИВУ

СПЕЦИФИКУ РАБОТЫ АМП ЗАПАДНОЙ АРКТИКИ ОПРЕДЕЛЯЮТ ЕГО ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И СУРОВЫЕ КЛИМАТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ. НЕСМОТРЯ НА НИХ, А ТАКЖЕ НА СЛОЖНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ПАНДЕМИЕЙ КОРОНАВИРУСА, И ДРУГИЕ ПРОБЛЕМЫ, ИЗМЕНИВШИЕ ПРИВЫЧНЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ, КОЛЛЕКТИВ АМП УСПЕШНО СПРАВЛЯЕТСЯ СО СВОИМИ ОБЯЗАННОСТЯМИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА, МОРЕПЛАВАНИЯ И ПОРЯДКА ВО ВВЕРЕННЫХ ЕМУ ПОРТАХ И НА ПОДХОДАХ К НИМ. О РАБОТЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ, СОСТОЯНИИ ДЕЛ В МОРСКИХ ПОРТАХ И РАЗВИТИИ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РАССКАЗЫВАЕТ РУКОВОДИТЕЛЬ ФГБУ «АМП ЗАПАДНОЙ АРКТИКИ» СЕРГЕЙ ДИДЕНКО.

«МП»: *Сергей Константинович, каковы результаты работы портов Западной Арктики за первое полугодие этого года в условиях кризиса, связанного с пандемией коронавируса, в сравнении с предыдущим годом?*

– В январе – июле 2020 года объем перевалки грузов во всех портах, входящих в состав АМП, составил 54,35 млн тонн, что меньше на 6,07 млн тонн, или на 10%, по сравнению с объемом перевалки грузов в январе – июле 2019 года.

За этот период сократился объем перевалки сухих грузов на 1,8 млн тонн, или на 10,4%. В основном уменьшение произошло за счет снижения объема перевалки навалочных грузов на 2,22 млн тонн, что на 15,2% меньше, чем годом ранее, в том числе за счет угля – на 2,97 млн тонн (-27%), минеральных удобрений – на 162,7 тыс. тонн (-8,3%).

Значительное падение перевалки

угля наблюдается в порту Мурманск по причине обрушения моста на перегоне между станциями Кола и Выходной, неподалеку от Мурманска, что повлекло за собой приостановку грузопотока и снижение грузоперевалки угля, кокса, минеральных удобрений; в порту Кандалакша – по причине падения мировых цен на энергетический уголь.

В то же время наблюдается увеличение перевалки лесных грузов на 38,6 тыс. тонн (+12,5%), генеральных грузов – на 338,1 тыс. тонн (+26,5%), контейнеров – на 9,8 тыс. тонн (+0,9%).

Уменьшение объемов перевалки произошло и по наливным грузам – на 4,26 млн тонн, или на 9,9%, в том числе по нефти и нефтепродуктам – на 4,54 млн тонн. Снижился грузооборот в порту Варандей по причине снижения добычи нефти. Но в то же время произошло увеличение объема перевалки сжиженного газа в порту Сабетта на 277,5 тыс. тонн (+2,6%).

«МП»: *Как организована работа специалистов Администрации и ее филиалов в эпидемиологической обстановке?*

– С началом эпидемии Covid-19 АМП Западной Арктики действовала в соответствии с указами Президента РФ, распоряжениями Росморречфлота и постановлениями и распоряжениями губернаторов Мурманской, Архангельской областей, НАО и ЯНАО, Красноярского края, главы Республики Карелия, где располагаются порты Администрации. Организован оперативный штаб по предупреждению распространения коронавирусной инфекции. На ежедневной основе в штаб Росморречфлота направляется доклад о текущей обстановке по предупреждению распространения коронавирусной инфекции по всем филиалам АМП Западной Арктики.

Введены в действие приказы об изменении рабочих процессов. Большая часть сотрудников была переведена на удаленный режим работы. Для сотрудников ФГБУ «АМП Западной Арктики» в морских портах Сабетта, Варандей и Дудинка организован двухнедельный карантин. В морском порту Варандей организован двухнедельный карантин на базе гостиницы «Беломорская» в г.Архангельске, также организовано тестирование на COVID-19 в первый день заезда и на 10 день карантина + ежедневное измерение температуры тела. В морском порту Сабетта организован двухнедельный карантин в гостинице в г.Москве + тесты на 1-й и на 10-й день и ежедневное измерение температуры. В морском порту Дудинка ор-



ганизован двухнедельный карантин в служебном помещении ФГБУ «АМП Западной Арктики». Несмотря на непривычный режим, все службы и отделы учреждения полноценно выполняют свои функции.

Оперативно были закуплены и выданы необходимые средства для предотвращения заражения коронавирусной инфекцией сотрудников и посетителей. Организована учащенная уборка и дезинфекция помещений.

Ежедневно сотрудникам АМП по приходу на работу производится бесконтактное измерение температуры тела, при выявлении высокой температуры – 37,2 и более градусов – сотрудник незамедлительно направляется домой для вызова врача.

Выходящим из отпуска работникам производится тестирование на Covid-19.

«МП»: Расскажите об особенностях работы инспекторов ИГПК в условиях карантина? Каковы показатели ИГПК в текущем году по сравнению с предыдущим годом?

– Начало 2020 года в работе служб капитанов морских портов АМП Западной Арктики было осложнено особыми условиями пандемии коронавируса. Часть сотрудников служб была переведена на удаленную работу. Однако, несмотря на это, безопасность мореплавания в портах обеспечивается в полном объеме.

В настоящее время оформление документов по заходу / выходу судов в / из порта осуществляется дистанционно, посредством информационных систем Portcall Marinet и FSC Marinet. Проверка российских судов происходит в соответствии с требованиями законодательства.

На иностранных судах инспекции не осуществляются. Если судно пришло из неблагоприятных по условиям распространения коронавируса портов и с момента выхода из порта не прошло 14 дней, то Роспотребнадзор устанавливает ограничение на 14 дней для схода экипажа на берег.

Вызванный пандемией коронавируса мировой экономический кризис повлиял и на снижение товарооборота между странами. За 7 месяцев текущего года количество судозаходов (вход + выход) в целом по учреждению составило 8641 единицу, в 2019 году количество судозаходов составило 8762 единицы. Количество судозаходов за 7 месяцев 2020 года уменьшилось на 121 единицу (-1,4%).

Вместе с тем в порту Сабетта количество судозаходов выросло на 211 единиц в основном за счет увеличе-



ния судозаходов в каботажном плавании. При этом следует отметить снижение судозаходов танкеров заграничного плавания, перевозящих газовый конденсат, на 30 единиц. Это связано с тем, что GT танкера, перевозящего газовый конденсат, стало больше, а объем груза газового конденсата уменьшился.

Также увеличение количества судозаходов произошло в портах Мурманск, Дудинка и Архангельск, в первом – на 82 единицы, во втором – на 165 единиц, в третьем – на 139 единиц. В Мурманске рост вызван в основном увеличением заходов рыболовных судов в каботаже. А вот количество судов в заграничном плавании снизилось на 134 единицы, из них сухогрузов – 65, наливных судов – 69. Главная причина – обрушение железнодорожного моста через р. Колу под Мурманском, вызвавшее снижение перевалки угля, кокса и наливных грузов.

В порту Дудинка увеличение судозаходов произошло в основном за счет увеличения заходов речных судов и раннего начала навигации по сравнению с прошлым годом – в июне. В порту Архангельск увеличение судозаходов произошло за счет

судов в каботажном плавании и судов в заграничном плавании – увеличение на 2 единицы – по причине роста объемов перевалки грузов.

Уменьшение судозаходов наблюдалось в портах Кандалакша, Варандей, Онега, Нарьян-Мар.

В Кандалакше сократилось количество судозаходов в заграничном плавании на 58 единиц, в каботажном плавании – на 17 единиц, что связано со снижением объема перевалки угля ООО «Кандалакшский морской торговый порт». В порту Варандей также уменьшилось количество судозаходов в каботажном плавании – на 33 единицы, что связано со снижением объемов добычи нефти. В порту Онега количество судозаходов снизилось на 482 единицы, на фоне пандемии коронавируса уменьшилось количество заходов пассажирских судов в каботаже. В порту Нарьян-Мар снижение количества судозаходов на 114 единиц связано с уменьшением объемов перевалки грузов.

В порту Мезень количество судозаходов осталось на уровне 2019 года.

«МП»: Как обстояли дела с выдачей морских документов в период санитарных ограничений?

>>



– В период пандемии дипломный отдел и отдел УЛМ (удостоверение личности моряка) и МК (мореходная книжка) служб капитана морских портов Мурманск и Архангельск не прекращали свою работу. С потоком моряков помогали справляться предварительная запись через сайт АМП Западной Арктики (www.marpm.ru). Так же предварительно записаться на выдачу документов можно по телефону.

Собеседования проводятся удаленно по видеосвязи. Были приняты превентивные меры по недопущению распространения новой коронавирусной инфекции Covid-19.

В настоящее время моряки, пришедшие в отделы, соблюдают дистанцию и пользуются защитными средствами (маски, перчатки, антисептики – все это есть в свободном доступе в дипломных отделах). За время работы отделов в режиме повышенной готовности никто из сотрудников не заболел.

В период с 01.04.2019 г. по 03.09.2019 г. дипломным отделом в Мурманске было оформлено 1138 квалификационных документов, а с 01.04.2020 г. по 03.09.2020 г. было оформлено 711 квалификационных документов.

Отделом УЛМ и МК с 01.04.2019 г. по 03.09.2019 г. было оформлено 793 УЛМ и 133 МК, а в период с 01.04.2020 г. по 03.09.2020 г. 861 УЛМ и 67 МК.

Дипломным отделом в Архангельске в период с 01.04.2019 г. по 03.09.2019

г. было оформлено 1267 квалификационных документов, с 01.04.2020 г. по 03.09.2020 г. – 614; отделом УЛМ и МК с 01.04.2019 г. по 03.09.2019 г. – 382 УЛМ и 76 МК, а с 01.04.2020 г. по 03.09.2020 г. – 354 УЛМ и 32 МК.

«МП»: Сергей Константинович, как реализуются инфраструктурные проекты в портах АМП?

– В порту Мурманск ведутся масштабные работы по модернизации и ремонту уже существующих гидротехнических сооружений, строительству новых терминалов, проводятся гидротехнические изыскания для их строительства. Начался поэтапный ввод в эксплуатацию причалов Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений в среднем колене Кольского залива.

Реализуются мероприятия по комплексному развитию Мурманского транспортного узла, включая строительство угольного терминала «Лавна» и объектов федеральной собственности. Данный проект увеличит мощность порта на 18 млн тонн при 167 судозаходах в год на 1-м этапе и при 331 судозаходе в год на 2-м этапе.

Исполняется План первоочередных мероприятий по реализации инвестиционного проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Мурманской области»

(МПК СПГ). Ввод в эксплуатацию перегрузочного комплекса намечен на 2022-2023 годы. В текущем году ведутся ремонтные работы причалов АО «Мурманский морской торговый порт», модернизация причалов ООО «Мурманский балкерный терминал».

Распоряжением Правительства РФ от 20.09.2019 г. №2138-р внесены изменения в границы морского порта Мурманск. Корректировки связаны с изменением границ акватории в целях включения в границы порта трех водных участков в районе восточной части Кильдинского пролива, на которых организован временный рейдовый перегрузочный комплекс (ВРПК), предназначенный для перевалки сжиженного природного газа (СПГ) по схеме «борт – борт». Рейдовые места №1, 2, 3 ВРПК СПГ в восточной части Кильдинского пролива введены в эксплуатацию с 16.03.2020 г.

ВРПК представляет собой три рейдовых причала. На двух из них могут швартоваться газовозы типа Yamalmax длиной 300 метров, шириной 50 метров и осадкой 13 метров. Каждый из рейдовых причалов состоит из 8 швартовных бочек, закрепленных на дне железобетонными призматическими якорями. На третьем рейдовом причале будет установлено служебное судно длиной не более 100 метров, предназначенное для размещения персонала ВРПК и контрольно-надзорных органов.

4 августа 2020 года в границах ответственности АМП Западной Арктики в районе острова Кильдин проведена опытная постановка газовоза «Кристоф де Маржери» (судовладелец ПАО «Совкомфлот») к рейдовому перевалочному комплексу «Кильдин Восточный» ПАО «НОВАТЭК». Буксирное обеспечение предоставили АО «МАСКО» и ФГУП «Атомфлот». Целью операции стала проверка готовности ВРПК к приемке и швартовке судов на рейдовых местах комплекса, а также проверка необходимости корректирующих мероприятий, направленных на оптимизацию операций по швартовке и обеспечению безопасной стоянки.

В ходе тестовой швартовки, в которой приняли участие суда портового флота ФГУП «Атомфлот», была проведена швартовка и раскрепление судна-газовоза на одном из рейдовых мест ВРПК. Также был открыт временный пункт пропуска через государственную границу РФ на судне-газовозе, проведена оценка времени, затрачиваемого на все необходимые мероприятия, проверка готовности к спасению человека, оказавшегося за бортом. ■



XVII МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ОСВОЕНИЕ ШЕЛЬФА РОССИИ И СНГ 2020

18 сентября, Москва,
«Балчуг Kempinski»

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ОРГАНИЗАТОР



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ФОКУС В 2020!

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ШЕЛЬФОВЫХ ПРОЕКТОВ:
ПЕРВЫЕ ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА
РАБОТ КОМПАНИЙ НА ШЕЛЬФЕ



НЕФТЕСЕРВИСНЫЕ УСЛУГИ
ДЛЯ ОФШОРНЫХ ПРОЕКТОВ



ШЕСТЬ ЛЕТ РАБОТ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ:
ПЕРВЫЕ ИТОГИ, УСПЕХИ И НЕУДАЧИ



ИНФОРМАЦИОННОЕ И КАДРОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ШЕЛЬФОВЫХ ПРОЕКТОВ



20+
АВТОРИТЕТНЫХ
СПИКЕРОВ



130+
УЧАСТНИКОВ



17 ЛЕТ
ВЕДУЩЕМУ
МЕРОПРИЯТИЮ ОТРАСЛИ



+7 (495) 502 54 33; +7 (495) 778 93 32



Elena.Konstantinova@rpi-inc.ru



www.rpi-conferences.com

НАВИГАЦИЯ В НОВЫХ РЕАЛИЯХ



МОРСКОЙ ПОРТ ОХОТСК РАСПОЛОЖЕН В СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ ОХОТСКОГО МОРЯ В ЛАГУНЕ УСТЬЯ РЕКИ КУХТУЙ НА ТУНГУССКОЙ КОСЕ И ЯВЛЯЕТСЯ САМЫМ СЕВЕРНЫМ ЗАМЕРЗАЮЩИМ МОРСКИМ ПОРТОМ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ. НАВИГАЦИЯ 2019 ГОДА В МОРСКОМ ПОРТУ БЫЛА ЗАКРЫТА 5 ДЕКАБРЯ, А ОТКРЫЛАСЬ 2 МАЯ 2020 ГОДА. В ЗИМНИЙ ПЕРИОД СЛУЖБА КАПИТАНА ПОРТА ОСУЩЕСТВЛЯЛА КОНТРОЛЬ ЗА СОСТОЯНИЕМ ПРИЧАЛОВ И БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОТСТОЯ СУДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ МОРСКОГО БУКСИРА «ЭГИР» И МОРСКОЙ БАРЖИ «УДА» (СУДОВЛАДЕЛЕЦ АО «АМУРСКОЕ ПАРОХОДСТВО»). ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ НАВИГАЦИИ ОБА СУДНА УСПЕШНО ПРИСТУПИЛИ К ВЫПОЛНЕНИЮ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗАДАЧ.

ЗА ПЕРИОД НАВИГАЦИИ С МАЯ ПО СЕНТЯБРЬ 2020 ГОДА ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ПОРТ ОХОТСК ЗАМЕТНО УМЕНЬШИЛИСЬ ПО ПРИЧИНЕ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО СНИЖЕНИЯ ОБЪЕМОВ ТАКОГО ГРУЗА, КАК ЗОЛОТОСОДЕРЖАЩАЯ РУДА – ГРУЗОВЛАДЕЛЕЦ «ОХОТСКАЯ ГОРНО-ГЕОЛОГИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ» СМЕНИЛА ОДНО ИЗ МЕСТ ДОБЫЧИ РУДЫ.

АЛЕКСАНДР ВОДЯНОВ, КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА ОХОТСК ФГБУ «АМП ОХОТСКОГО МОРЯ И ТАТАРСКОГО ПРОЛИВА»

В апреле 2020 года началось освобождение ото льда лагуны устья реки Кухтуй, постепенно происходило освобождение акватории порта. Со 2 мая 2020 года распоряжением капитана порта была открыта навигация в морском порту и на подходах к нему. Однако, учитывая отсутствие текущих промеров глубин акватории порта и подходов к причалам, навигация была открыта с ограничениями:

- к самостоятельному плаванию в акватории порта были допущены суда осадкой не более 2 м, валовой вместимостью не более 78 рег. тонн;

- к самостоятельному плаванию и постановке на якорь только во внешней акватории порта и на подходах к нему допущены суда с осадкой не более 9 м;

- капитанам судов необходимо было соблюдать повышенную готовность в связи с выносом льда из устья р.Кухтуй, плавание осуществлять в светлое время суток, главный двигатель необходимо было держать в постоянной готовности для обеспечения немедленного отхода судна от причала по распоряжению капитана порта.

В дальнейшем, с учетом гидрометеорологических условий и ледовой

обстановки, с 20 мая началась постановка судов к причалам, были определены ограничивающие условия захода судов в порт, в том числе максимальная осадка судна – не более 3,1 метра.

ГРУЗОБОРОТ СНИЗИЛСЯ

Большое внимание с началом навигации было уделено северному завозу. В этом году на конец августа практически полностью завезено топливо, необходимое для жизнеобеспечения Охотского района, – 5,4 тыс. тонн каменного угля и 19,4 тыс. тонн нефтепродуктов. За аналогичный период прошлого года каменного угля было завезено 3 тыс. тонн, нефтепродуктов – 13,2 тыс. тонн.

Однако, за прошедший период навигации в порту наблюдается общее снижение грузооборота. Всего на начало сентября обработано 156,2 тыс. тонн грузов, что на 14% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. В 2019 году за 8 месяцев грузооборот составил 181,8 тыс. тонн. Количество судозаходов также уменьшилось с 77 в 2019 году до 62 в 2020-м.

Основной вид груза, проходящего через порт, – золотосодержащая руда, от всего объема грузооборота она составляет 72%. В связи с тем, что АО

«Охотская горно-геологическая компания» сменила одно из месторождений добычи руды, объемы ее перевозки через порт Охотск значительно снизились. За 8 месяцев 2020 года произошло снижение грузооборота руды на 16% , в 2019 году грузооборот руды составил – 132,8 тыс. тонн, а в 2020-м – 111,9 тыс. тонн. Перевалка нефтепродуктов находится на втором месте и составляет 12% от всего грузооборота. За 8 месяцев произошло увеличение на 47%. Перевалка рыбы и рыбопродукции через порт в 2020 году снизилась более чем в 2 раза.

На 2020 год были запланированы заходы в порт таких круизных судов, как Silver Explorer и Le Soleal, но из-за пандемии коронавируса они, вероятно, будут перенесены на 2021 год.

Вместе с тем, на полную мощность вышла выгрузка нефтепродуктов через шланголинию, принадлежащую ООО «Охотскэнерго», которая в зимний период была повреждена ледоходом и нагоном волны. Все опоры и помосты шланголинии были восстановлены и отремонтированы, проведены необходимые мероприятия по согласованию начала перекачки топлива.

Прошли первые в этом году выгрузки танкеров с дизельным топли-



вом, находящихся на рейде морского порта в якорной точке №6. Постоянный контроль за выполнением всех норм экологической безопасности во время перекачки нефтепродуктов с танкеров, согласно последним требованиям Международной конвенции МАРПОЛ-73/78, производится силами Службы капитана морского порта.

В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Пандемия коронавируса COVID-19 мало повлияла на работу порта. Службой капитана морского порта соблюдаются все рекомендации и требования Роспотребнадзора по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия работников филиала АМП и экипажей находящихся в порт судов, а также «Временные рекомендации, направленные на безопасное функционирование морского и внутреннего водного транспорта в условиях COVID-19», утвержденные Минтрансом России от 25.05.2020 г. ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива» оперативно и своевременно были закуплены необходимые средства индивидуальной защиты для работников филиала.

При осуществлении государственного портового контроля соблюдению всех санитарно-эпидемиологических требований уделяется большое внимание. В первую очередь проверяется санэпидобстановка на судах, чек-листы по выполнению требований «Плана организации работы в условиях неблагоприятной эпидемиологической обстановки», включая обязательный термометрический контроль, кон-

троль соблюдения безопасной социальной дистанции, обеспечение средствами индивидуальной защиты и соблюдение санитарных норм.

Капитанами судов по приходу судна предоставляется «Журнал фиксации температуры и симптомов COVID-19 экипажа судна». После анализа данных о санэпидобстановке на судне принимается решение о проведении инспекции ИГПК.

БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ НА ДОЛЖНОМ УРОВНЕ

Накануне навигации портовые гидротехнические сооружения прошли все необходимые осмотры и были полностью готовы к приему судов. Оператор морского терминала — ООО «Охотский торговый порт» — расширил перечень выполняемых работ на причалах №2, 4 и 5, соответственно переоформив лицензии на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам в морских портах. Теперь его лицензионная деятельность распространяется и на грузы 3-го класса опасности — легковоспламеняющиеся жидкости (нефть и нефтепродукты).

Капитаном порта Охотск с момента начала навигации 2020 года была организована выдача разрешений на плавание судов в акватории порта и за его границами с возвращением в порт. Информация о выдаче разрешений своевременно вносится Службой капитана морского порта в информационную систему государственного портового контроля.

Инспекторы ИГПК круглосуточно несут вахту по обеспечению деятельности Службы контроля и управления судоходством (СКУС), регулированию движения судов в зоне действия СКУС и соблюдению правил плавания судов в этой зоне. Зонной действия СКУС является акватория морского порта и подходы к нему. Функции СКУС выполняются Службой капитана порта с использованием технических средств автоматической идентификационной системы (АИС) и каналов связи ОВЧ.

Активно ведется работа по актуализации сведений и данных в информационной системе государственного портового контроля, модуле «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах РФ» в тесном контакте с ИСГС, в частности по работе новой функции — «суточный график движения и расстановки судов» (СГДиРС).

Также проведена необходимая работа по установке новой версии системы АИС-ТРАНЗАС. Все вышеуказанные мероприятия и скрупулезное выполнение своих должностных обязанностей специалистами Службы капитана порта помогают удерживать уровень безопасности мореплавания в морском порту Охотск на должной высоте. У капитана порта есть пожелание к Ванинскому филиалу ФГУП «Росморпорт» и ООО «Охотский торговый порт» как оператору терминала — своевременно производить промеры глубин в акватории порта и на подходах к причалам. ■

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ СВЯЗЕЙ РОССИИ И ВЬЕТНАМА

СЕГОДНЯ МНОГИЕ РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ СТРЕМЯТСЯ К ПОИСКУ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ СБЫТА СВОЕЙ ПРОДУКЦИИ НА МИРОВЫХ РЫНКАХ. ОДНИМ ИЗ САМЫХ ДИНАМИЧНО РАЗВИВАЮЩИХСЯ РЫНКОВ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ (ЮВА) С ОГРОМНЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ РОСТА ЯВЛЯЕТСЯ РЫНОК СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ВЬЕТНАМ (СРВ). ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ОН ЗАНИМАЕТ 3-Е МЕСТО СРЕДИ СТРАН ЮВА И 15-Е В МИРЕ. ПРЕДСТАВЛЯЯ СОБОЙ ОДНУ ИЗ НАИБОЛЕЕ ОТКРЫТЫХ И ИНТЕГРИРОВАННЫХ ЭКОНОМИК МИРА, ВЬЕТНАМ СВЯЗАН СОГЛАШЕНИЯМИ О СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛЕ СО СТРАНАМИ, ДОЛЯ КОТОРЫХ СОСТАВЛЯЕТ 78% МИРОВОГО ВВП, А СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ В АСЕАН ДАЕТ ВЬЕТНАМУ ДОСТУП К 3,5 МЛРД ПОТРЕБИТЕЛЕЙ.

РАЗВИВАЮЩИЕСЯ В ПОСЛЕДНЕЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ РОССИЙСКО-ВЬЕТНАМСКИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ ПОЗВОЛИЛИ РЕАЛИЗОВАТЬ РЯД ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ ТЭК, ИТ, ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА И ЗАПЛАНИРОВАТЬ НОВЫЕ ПРОЕКТЫ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ, СВЯЗЫВАЮЩИЕ ПОРТ АЗОВ И ВЬЕТНАМО-РОССИЙСКИЙ ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПАРК (DEEP C) В ПОРТУ ХАЙФОН И ПРОВИНЦИИ КУАНГНИНЬ НА СЕВЕРЕ ВЬЕТНАМА.



РВДС И ПРЯМЫЕ СВЯЗИ

В настоящее время зерновой рынок СРВ — это самый объемный рынок фуража в ЮВА — 35 млн тонн. Вьетнам является крупнейшим импортером кукурузы в Азии — более 11 млн тонн. Объем импорта пшеницы в страну составляет 3 млн тонн. С учетом этих данных Российско-Вьетнамский деловой совет (РВДС) ведет активную работу по поиску бизнес-возможностей во Вьетнаме, доля которого во внешнеторговом обороте с Россией увеличивается последние 10 лет.

В этом году исполнилось 70 лет установления дипломатических отношений между нашими странами. Дополнительным импульсом развития двусторонних отношений может стать проведение различных деловых мероприятий в рамках года России во Вьетнаме и года Вьетнама в России, а также широкая деловая программа в рамках председательства Вьетнама в АСЕАН в 2020 году.

Говоря непосредственно о российско-вьетнамском сотрудничестве, необходимо обратить внимание на предоставление предпринимателям двух стран ясной картины взаимодействия друг с другом и определения открытых для них площадок взаимодействия в новых условиях. Наличие полной информации, распространение деловых материалов о перспективных проектах сегодня стиму-

лируют налаживание прямых производственных связей.

Активное участие в этой работе принимает Российско-Вьетнамский деловой совет при Торгово-промышленной палате Российской Федерации (ТПП РФ), председателем которого в декабре 2019 года стал генеральный директор ООО По производству строительных материалов «С», председатель совета директоров ООО «Азовский морской порт» Андриан Синебок.

В рамках межправительственных соглашений между двумя странами во Вьетнаме реализуется ряд крупных инвестиционных проектов, таких как строительство ТЭС «Лонг Фу-1» (ПАО «Силловые машины»); поставка ветроэнергетических установок и организация производства узлов ветроустановки ИнС-В-1000 во Вьетнаме (ООО «Инновационные системы», корпорация «Сайгон»); совместное участие АО «Зарубежнефть» и КНГ «Петровьетнам» в нефтегазовых проектах на шельфе РФ и СРВ; поставки СПГ и развитие соответствующей инфраструктуры для вновь создаваемых мощностей по выработке электроэнергии для рынка Вьетнама (АО «Зарубежнефть», ПАО «НОВАТЕК», TOTAL, Siemens); создание совместного предприятия по производству электронных компонентов и телекоммуникационного оборудования в СРВ (АО «НПФ



Микран», QT Company Ltd.); а также несколько проектов сборочных производств, совместная деятельность в области науки и технологий и другие.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОЕКТ

Одним из крупных инфраструктурных проектов в сфере морского транспорта между Россией и Вьетнамом может стать логистический коридор между портами Азов и Хайфон, разработкой которого занимается ООО По производству строительных материалов «С» — стратегический инвестор ООО «Азовский морской порт», с созданием в Хайфоне и провинции Куангнинь на севере Вьетнама Вьетно-Российского промышленного парка (DEEP C) в портовой зоне.

В настоящее время разработана и принята стратегия развития портовых терминалов DEEP C Russia. Сроки реализации — 2023-2024 годы. Прогнозируемый бюджет строительства — \$130 млн. В рамках проекта уже функционирует портовый терминал Euro Jetty по перевалке нефтехимических грузов мощностью 2 млн тонн в год, после модернизации, заканчивающейся в 1-м квартале 2021 года, мощность терминала составит 3,6 млн тонн. Подразумевается построить:

1) нефтехимический / LPG-терминал мощностью 3,15 млн тонн;

2) зерновой и генгрузов терминал мощностью 3 млн тонн;

3) контейнерный терминал мощностью 16,8 тыс. TEU в год.

Строительство этих терминалов требует проведения дноуглубительных работ подходного канала до отметки 11 метров, что даст возможность принимать суда грузоподъемностью 30-50 тыс. тонн. Стоимость работ предварительно оценивается в \$95-105 млн.

Отправной точкой для поставок из

России угля, продукции лесопереработки, сельхозпродукции и других товаров станет порт Азов с оператором ООО «Азовский морской порт».

Морской порт Азов входит во 2-й международный транспортный коридор, представляя собой одно из соединительных звеньев между Россией, странами Европы и Центральной Азии.

Основные параметры терминалов, которыми располагает оператор, следующие: 25 га территории, 12 причалов >>





с возможностью одновременной погрузки 10 судов, 7 км ж/д путей РЖД и 13 км собственных с возможностью одновременной стоянки 600 вагонов, 3 собственных локомотива, 2 ж/д весовых станции, 3 автовесовые станции (до 120 тонн), место для парковки до 500 грузовиков одновременно, зернохранилища мощностью 13 тыс. тонн, контейнерный терминал мощностью 150 тыс. TEU.

Характеристики причалов: глубины — 4,5-8,5 метра, возможность принимать суда типа «река — море» грузоподъемностью до 6 тыс. тонн, 35 портовых кранов грузоподъемностью до 65 тонн, 4 причальных зерновых автопогрузчиков.

Второй связующей точкой логистического коридора станет индустриальная зона DEEP C Russia, расположенная в районе г.Хайфон и провинции Куангнинь, в 105 км от Ханоя.

Население Хайфона составляет 2 млн человек. Темпы роста ВВП в 2019 году — 16,68% (по стране — 7,02%). Это крупнейший портовый и промышленный город на севере Вьетнама. Порт Хайфон принимает суда грузоподъемностью 20 тыс. тонн

Куангнинь — промышленная и туристическая провинция. Местная инфраструктура интенсивно развивается вдоль залива Ха Лонг. Здесь располагается крупный порт Кай Лан (принимает

суда грузоподъемностью 30 тыс. тонн).

Промышленные зоны DEEP C, стратегически расположенные в центре северного Вьетнама, впервые появились в 1997 году с развитием промышленной зоны Динь Ву. Они имеют идеальное логистическое расположение — рядом с шоссе Ханой — КНР (150 км до границы с Китаем), а также льготный налоговый режим особой экономической зоны.

ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ DEEP C

С середины 2018 года торговая война между США и КНР привела к перебоям в торговле во всем мире. Но больше всего пострадали компании, расположен-

СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО ИМПОРТА ИЗ ВЬЕТНАМА

В структуре российского импорта из Вьетнама в 2019 году основная доля поставок пришла на следующие виды товаров:

- машины, оборудование и транспортные средства (коды ТН ВЭД 84-90) — 57,01% от всего объема импорта из Вьетнама (в 2018 г. — 61,58%);
- текстиль и обувь (коды ТН ВЭД 50-67) — 23,10% (в 2018 г. — 18,72%);
- продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (коды ТН ВЭД 01-24) — 12,61% (в 2018 г. — 13,07%);
- продукция химической промышленности (коды ТН ВЭД 28-40) — 2,69% (в 2018 г. — 2,52%);
- металлы и изделия из них (коды ТН ВЭД 72-83) — 1,10% (в 2018 г. — 1,05%).





ные в КНР, включая как китайские, так и иностранные. Вьетнам с его преимуществами, заключающимися в том, что он граничит с Китаем и сам является конкурентным формирующимся рынком, стал одной из наиболее заметных альтернатив для компаний, ищущих возможность быстрого переезда из Китая в другое место.

Провинция Куангнинь — одна из провинций Вьетнама, которая находится ближе всего к китайской границе и рассматривается как международные портовые ворота для китайских южных провинций.

Новая скоростная автомагистраль, соединяющая Куангнинь и Хайфон с китайской границей, дает значительное преимущество компаниям, которые хотят переехать во Вьетнам, но все еще поставляют продукцию на китайский внутренний рынок. Поскольку большинство из этих компаний, расположенных в китайском Шэньчжэне провинции Гуандун, к настоящему времени исчерпали свои налоговые льготы в КНР, переезд в промышленные зоны со специальным налоговым режимом экономической зоны в соседний Вьетнам становится для них весьма интересным.

Если добавить к этому налоговому сдвигу отсутствие перебоев в цепочке

поставок, возможность доставки товаров в течение ночи из Шэньчжэня в Куангнинь и Хайфон (870 км, или менее 12 часов грузоперевозки), то привлекательность вьетнамских провинций становится очевидной для возможных инвесторов.

Имея прямое дорожное сообщение с новой скоростной магистралью, DEEP С способен предстать в качестве стра-

тегического места для этих инвесторов. Кроме того, наличие в зоне складских площадей является преимуществом для компаний, рассчитывающих на быстрый выход на рынок с минимальным капиталом, скорейшее возобновление работы и минимизацию негативного воздействия на их бизнес. В результате данное преимущество оборачивается для бизнеса коммерческой выгодой. ■

СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТА ВО ВЬЕТНАМ

В структуре российского экспорта во Вьетнам в 2019 году основная доля поставок пришлась на следующие виды товаров:

- минеральные продукты (коды ТН ВЭД 25-27) – 50,53% от всего объема экспорта России во Вьетнам (в 2018 г. – 11,53%);
- продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (коды ТН ВЭД 01-24) – 16,55% (в 2018 г. – 24,13%);
- металлы и изделия из них (коды ТН ВЭД 72-83) – 11,90% (в 2018 г. – 14,36%);
- продукция химической промышленности (коды ТН ВЭД 28-40) – 9,77% (в 2018 г. – 6,20%);
- машины, оборудование и транспортные средства (коды ТН ВЭД 84-90) – 6,78% (в 2018 г. – 31,89%);
- древесина и целлюлозно-бумажные изделия (коды ТН ВЭД 44-49) – 4,02% (в 2018 г. – 1,62%).

Хорошие перспективы поставок российских медикаментов, спрос на которые во Вьетнаме очень высок (по разным оценкам, рынок составляет около \$7 млрд). Также высок спрос во Вьетнаме на сепарацию зерна (поскольку российское зерно идет в страну не очищенное в отличие от американского), разница в цене очищенного зерна – \$80 за тонну. На сегодня есть возможность установки сепараторов в промышленном парке DEEP С.

РЕШЕНИЕ ПО СКЛАДАМ МИНУДОБРЕНИЙ В ПОРТАХ ОТЛОЖИЛИ ДО ОСЕНИ

Госдума РФ пересмотрит законопроект о размещении складов минудобрений в российских портах

ГОСУДМА ОТПРАВИЛА НА ДОРАБОТКУ И ПОВТОРНОЕ ВТОРОЕ ЧТЕНИЕ ЗАКОНОПРОЕКТ, РАЗРЕШАЮЩИЙ РАЗМЕЩАТЬ СКЛАДЫ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ В МОРСКИХ ПОРТАХ. ДОКУМЕНТ, КОТОРЫЙ УЖЕ СЕМЬ ЛЕТ ЖДУТ ПОРТОВИКИ, МОГ БЫТЬ ПРИНЯТ В СЕРЕДИНЕ ИЮЛЯ ТЕКУЩЕГО ГОДА, НО ЭТОГО СНОВА НЕ ПРОИЗОШЛО.

ИЗНАЧАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ ЗАКОНОПРОЕКТА ПРЕДЛАГАЛА РАЗРЕШИТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ СКЛАДОВ МИНУДОБРЕНИЙ, ВВЕДЕННЫХ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДО 1 ЯНВАРЯ 2013 ГОДА, В ГРАНИЦАХ ПОРТОВ, НЕЗАВИСИМО ОТ ТОГО, НАХОДЯТСЯ ОНИ В ГРАНИЦАХ ВОДООХРАННОЙ ЗОНЫ ИЛИ НЕТ, И НАХОДИТСЯ ЛИ САМ ПОРТ В ЧЕРТЕ ГОРОДА ИЛИ НЕТ. ВТОРАЯ ВЕРСИЯ ДОБАВИЛА ВСЕГО ДВЕ ОГОВОРКИ, КОТОРЫЕ СВЕЛИ НА НЕТ НАМЕРЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА ОБЛЕГЧИТЬ ЖИЗНЬ ПОРТОВИКАМ.

НАДЕЖДА ТОЛСТОУХОВА

ДЕПУТАТЫ ПЕРЕВОЛНОВАЛИСЬ

Главная причина переноса на осень второго чтения законопроекта о складах минудобрений в морских портах заключается в том, что между первым и вторым чтением он изменился до неузнаваемости. Документ, подготовленный к первому чтению, устраивал бизнес — химиков и стивидоров. Но депутаты настояли на том, чтобы ко второму чтению в него внесли поправки и установили запрет на размещение припортовых складов минудобрений на территории городов, а также в пределах прибрежных защитных полос. Представители профессионального сообщества остались недовольны такими поправками, которые, в сущности, сохраняют в силе ограничения на размещение и перевалку минеральных удобрений в морских портах, введенные в 2013 году и сильно ударившие по бизнесу.

Ставшие камнем преткновения поправки предложил думский Комитет по транспорту и строительству. Согласно им, необходимо запретить размещение хранилищ минудобрений в морских портах, которые располагаются в городах и других населенных пунктах, а таких портов абсолютное большин-

ство. Если запрет будет одобрен — это приведет к потере 85% грузооборота минеральных удобрений в портах Новороссийска, Санкт-Петербурга, Выборга и других городов. Как следствие, эти грузы переориентируются на Прибалтику, Финляндию и Украину. Кроме того, в поправках сказано, что эксплуатация складов минудобрений в портах в границах водоохранной зоны возможна только до окончания разрешенных сроков их эксплуатации.

Изначальная версия законопроекта предлагала разрешить функционирование складов минудобрений, введенных в эксплуатацию до 1 января 2013 года, в границах портов, независимо от того, находятся они в границах водоохранной зоны или нет, и находится ли сам порт в черте города или нет. Вторая версия добавила всего две оговорки, которые свели на нет намерения правительства облегчить жизнь портовикам.

Судя по заключению думского комитета, предложившего такие «усовершенствования», депутаты беспокоятся о благополучии окружающей среды: «Комитет полагает, что круг портов, на территориях которых допускается хранение агрохимикатов, следует ограничить только морскими портами, пере-

чень которых должен быть утвержден Правительством Российской Федерации, с учетом того, что данные порты не должны находиться на территориях, прилегающих к городским и сельским поселениям, лесопарковым, курортным, лечебно-оздоровительным, рекреационным зонам, водосборным площадям подземных водных объектов, которые используются в целях питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения, путям миграции животных, вблизи нерестилищ и в иных местах, в которых может быть создана опасность для окружающей среды, естественных экологических систем и здоровья человека».

Более того, депутаты предложили ввести строгий перечень морских портов, которые имеют право размещать склады минудобрений на своих территориях, а также принять новый техрегламент, устанавливающий требования к хранилищам агрохимикатов на территориях портов.

В Ассоциации морских торговых портов (АСОП) считают, что эти требования излишни: нынешние российские технологии работы с агрохимикатами в портах часто даже более безопасны, чем западные. Между тем в России существует строгий запрет на хранение



агрохимии, а в западных портах — нет. Из-за этого российские грузы переваливаются за рубежом, а отечественные стивидоры теряют прибыли.

МИНТРАНС — НА СТОРОНЕ ПОРТОВИКОВ

АСОП поддерживала принятую в первом чтении версию законопроекта, но категорически не согласилась с поправками, внесенными в документ ко второму чтению.

В Ассоциации были крайне удивлены метаморфозам, произошедшим ко второму чтению и в корне изменившим суть законопроекта: мнение профессионального сообщества не было учтено, и на голосование во втором чтении был представлен вариант законопроекта, запрещающий складирование агрохимикатов в водоохранной зоне в портах. В АСОП считают, что если законопроект будет принят в редакции с поправками, подготовленными к рассмотрению во втором чтении, то это приведет к серьезным последствиям, включая потерю и переориентацию грузопотоков в порты Балтии. И все-таки портовики не теряют надежды, что изменения в Водный кодекс будут приняты в редакции, внесенной Пра-

вительством и одобренной Госдумой в первом чтении.

В Ассоциации подчеркивают, что излишняя обеспокоенность членов думского Комитета по транспорту и строительству безопасностью окружающей среды не имеет под собой оснований. Главная задача стивидора — сохранить груз, а значит, он не должен попасть ни в воду, ни в воздух. Поэтому герметизация и улавливание летучих частиц — это одна из основных технологических задач, которые решаются при строительстве терминалов и модернизации существующих портовых активов. Соответственно, проектная документация проходит многоэтапную экологическую экспертизу, включающую обязательную процедуру общественных слушаний.

Минтранс разделяет точку зрения портовиков и согласен, что отменить запрет на размещение складов минудобрений в портах необходимо, потому что в нынешних условиях невозможно получить положительное экологическое заключение на размещение новых перегрузочных мощностей в портах, а существующие давно не справляются с объемами отгружаемой предприятиями продукции.

«Отсутствие запретов на размеще-

ние в портах складов агрохимикатов соответствует общемировой практике. В соответствии с общей схемой хранения и перевалки агрохимикатов на территориях портов запасы агрохимикатов накапливаются в крытых складах большой емкости (до 60-75 тыс. тонн), после подхода судна к терминалу они перегружаются в трюм судна с использованием закрытых конвейерных лент и специальной погрузочной машины. Это обеспечивает минимизацию рисков негативного влияния на окружающую среду при перевалке груза (пыление, просыпание продукта)», — прокомментировали «МП» в пресс-службе министерства, дополнительно сообщив, что Минтранс уже обратился в Госдуму и Правительство РФ с просьбой отнестись проект закона к приоритетным, чтобы его приняли как можно скорее.

ВОЛОДИН ПРОСИТ РАЗОБРАТЬСЯ

Спикер Госдумы Вячеслав Володин после первого чтения с большим энтузиазмом высказывался в пользу принятия законопроекта. По его словам, разрешение на хранение агрохимикатов в существующих и вве- >>



САМЫЙ ТЕХНИЧЕСКИ ОСНАЩЕННЫЙ ТЕРМИНАЛ МИНУДОБРЕНИЙ МОЩНОСТЬЮ 2,5 МЛН ТОНН В ПОРТУ МУГА (ЭСТОНЯ) КОМПАНИИ «АКРОН». ФОТО С САЙТА WWW.DBT.EU

СРАВНЕНИЕ ИЗНАЧАЛЬНОЙ И ВИДОИЗМЕНЕННОЙ ВЕРСИИ ЗАКОНОПРОЕКТА О РАЗМЕЩЕНИИ СКЛАДОВ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ В ПОРТАХ

Было (первое чтение)	Стало (второе и третье чтения)
<p>В границах водоохранных зон запрещается: хранение пестицидов и агрохимикатов, за исключением хранения агрохимикатов на территориях портов за пределами границ прибрежных защитных полос; применение пестицидов и агрохимикатов</p>	<p>В границах водоохранных зон запрещается: применение пестицидов и агрохимикатов, хранение пестицидов и агрохимикатов, за исключением хранения агрохимикатов в специализированных хранилищах на территориях морских портов за пределами границ прибрежных защитных полос с учетом того, что такие хранилища не должны находиться на территориях городов и других населенных пунктов, в границах особо охраняемых природных территорий и их охранных зон, лечебно-оздоровительных местностей и курортов, зон санитарной охраны подземных источников питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения, земель природоохранного и рекреационного назначения</p>
<p>Допускается хранение агрохимикатов в границах прибрежных защитных полос в специализированных хранилищах, введенных в эксплуатацию до 1 января 2013 года и расположенных на территориях портов</p>	<p>Хранение агрохимикатов на территориях морских портов в границах водоохранных зон в специализированных хранилищах, введенных в эксплуатацию до 1 января 2013 года, допускается до окончания сроков эксплуатации таких хранилищ</p>
	<p>Строительство, реконструкция и эксплуатация специализированных хранилищ агрохимикатов на территориях морских портов за пределами границ прибрежных защитных полос осуществляются при условии оборудования таких хранилищ сооружениями и системами, не допускающими попадания агрохимикатов в водные объекты и обеспечивающими охрану водных объектов от загрязнения</p>

денных в эксплуатацию до 1 января 2013 года спецхранилищах в зоне защитной полосы на территории порта позволит использовать ранее построенные терминалы для перевалки агрохимикатов.

«Инициатива поможет решить поставленную Президентом задачу по увеличению экспорта отечественной продукции. Закон снимет запрет на хранение агрохимикатов на территориях портов. Такое решение будет способствовать развитию портовой инфраструктуры, переориентации грузопотоков из морских портов сопредельных государств (на отечественные порты. — Ред.) и, как следствие, наращиванию экспорта. Мы с вами сейчас, принимая этот закон, фактически находим для бюджета страны почти 7 млрд рублей», - заявил В.Володин.

Правда, ознакомившись с поправками, внесенными в законопроект профильным думским комитетом, В.Володин несколько изменил свою позицию в отношении законопроекта. По итогам заседания он предложил поручить первому вице-спикеру Александру Жукову вместе с прави-



В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА РЕАЛИЗУЕТСЯ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА МИНУДОБРЕНИЙ МОЩНОСТЬЮ 25 МЛН ТОНН «УЛЬТРАМАР». ФОТО С САЙТА WWW.ULTRAMAR.RU

тельством «отработать все вопросы, связанные с доработкой законопроекта». «Там действительно много чего накрутили, что требует дополнительного изучения», — сказал он.

Внести изменения в текст документа его авторы должны до 1 сентября 2020 года, говорится на официальном сайте Госдумы. Тогда же будет назначена новая дата повторного рассмотрения законопроекта во втором чтении.

БЕЗ ВИНЫ ВИНОВАТЫЕ

Запрет на размещение складов минудобрений на территориях портов был введен семь лет назад из-за того, что после проливных дождей на Дальнем Востоке в реки попали агрохимикаты со складов и полей сельхозпроизводителей (как выяснилось позже, китайские). Это послужило причиной введения запрета на размещение складов агрохимикатов в водоохранной зоне на расстоянии менее 500 метров от береговой линии.

Проблемы хранения агрохимикатов на подтопляемых участках сельхозугодий эта мера не решила, а вот по бизнесу российских поставщиков минудобрений на экспорт ударила существенно: большая часть агрохимикатов, ранее переваливавшихся в российских портах, теперь отгружается через порты Прибалтики.

Первые попытки исправить ситуацию Правительство РФ вместе с

отраслевыми союзами предприняло еще четыре года назад, когда был разработан первый законопроект о внесении изменений в Водный и Градостроительный кодексы, который должен был снять запреты и установить новые правила хранения и перевалки агрохимикатов в морских портах. В течение последующего времени он несколько раз выносился на обсуждение в Госдуме, но до сих пор не был принят.

За прошедший период действия запрета в Прибалтике было построено четыре новых терминала по перегрузке агрохимикатов. Каждый из них находится не более чем в 30 метрах от уреза воды, а не в 500 метрах, как того требуют сегодня российские законодатели. По данным АСОП, около 12 млн тонн российских химических грузов (включая наливные) в год уходит на погрузку в прибалтийские порты. Исходя из усредненной ставки за погрузку в \$10 за тонну, суммарно российские стивидоры теряют \$10 млн в месяц и \$120 млн в год.

Сегодня российские мощности по перевалке минудобрений составляют около 18 млн тонн; идет строительство нескольких крупных химических терминалов, для которых упрощение правил складирования минудобрений критически важно. Прежде всего это касается реализуемого проекта компании «Ультрамар»

в порту Усть-Луга, общая мощность по перевалке удобрений и железорудного сырья которого составляет около 12 млн тонн в год с возможностью дальнейшего расширения до 25 млн тонн.

Еще один терминал в Усть-Луге на 6 млн тонн минудобрений в год к 2022 году рассчитывает построить компания «Еврохим», которая также владеет балкерными терминалами общей мощностью 7,9 млн тонн в Туапсе, Мурманске и Силламяэ (Эстония). Изначально запустить комплекс в Усть-Луге компания планировала в 2015 году, но проект был заморожен, в том числе из-за запрета на размещение складов минудобрений на расстоянии ближе 500 метров от моря. Терминал на 5 млн тонн минудобрений в год в Новороссийске планирует построить НМТП.

Подобные проекты нацелены как на снижение транспортных издержек компаний - производителей минеральных удобрений, так и на увеличение объема российского несырьевого неэнергетического экспорта и на развитие портовой отрасли в целом. Именно поэтому представители профессионального сообщества настаивают на том, чтобы законопроект был принят в той редакции, которая была разработана изначально и устраивала все стороны — и предпринимателей, и правительство. ■

НОВОСТИ С ЛЕНТЫ

WWW.MORVESTI.RU

>> НАВАЛОЧНЫЙ ТЕРМИНАЛ, РЫБОЗАВОД И НЕФТЕБАЗА: МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПОДДЕРЖАЛО ИНВЕСТПРОЕКТЫ ЗАПОЛЯРЬЯ



Министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов и губернатор Мурманской области Андрей Чибис обсудили инфраструк-

турную поддержку инвестпроектов Кольского полуострова.

Министерством признаны соответствующими требованиям четыре проекта. Это строительство терминала навалочных грузов в морском порту Мурманск (ООО «Морской терминал Тулома»), освоение месторождения металлов платиновой группы Федорова Тундра (ЗАО «Федорово Рисорсес»), строительство завода по выращиванию смолта лосося и малька озерной форели (ООО «Русское море»), строительство нефтебазы в морском порту Витино Мурманской области (ООО «Норд Стар»).

«Соотношение частных и бюджетных инвестиций в рамках этих проектов составляет 10 к 1. Рассмотрение проектов на заседании президиума Госкомиссии по вопросам развития Арктики ожидается в августе 2020 года. Потребность в финансировании инфраструктуры для них учтена в проекте новой редакции госпрограммы развития Арктики», – рассказал А.Козлов.

>> ОПУБЛИКОВАН СПИСОК ПОРТОВ, В КОТОРЫХ БУДЕТ ВЗИМАТЬСЯ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОРТОВЫЙ СБОР

Исполняющий обязанности министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов подписал приказ об изменении правил взимания сборов в морских портах. Документ размещен на федеральном портале правовой информации.

Согласно принятым изменениям, инвестиционный сбор начнут взимать в 13 портах: Большой порт Санкт-Петербург, Ванино, Владивосток, Восточный, Высоцк, Де-Кастри, Мурманск, Находка, Новороссийск, Пригород-

ное, Приморск, Туапсе и Усть-Луга.

Инвестиционный портовый сбор направляется на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морского порта, повышение качества услуг в морском порте и на обеспечение реализации документов стратегического планирования РФ в области транспорта.

Размер инвестиционного сбора определяется ФАС не позднее 20 декабря года, который предшествует взиманию сбора.



>> ЕВГЕНИЙ ТУЗИНКЕВИЧ НАЗНАЧЕН НА ДОЛЖНОСТЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ФГБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ЧЕРНОГО МОРЯ»



Приказом Росморречфлота на должность руководителя ФГБУ «АМП Черного моря» с 16 июля 2020 года назначен Евгений Тузинкевич.

Евгений Владимирович Тузинкевич родился 29 декабря 1974 года в г.Шадринске Курганской области. В 1998 г. окончил Новороссийскую государственную морскую академию по специальности «Судовождение», после чего по 2009 г. работал на судах 3-м, 2-м, старшим помощником капитана, капитаном.

С 2009 по 2017 год работал на должностях: капитан морского порта Кавказ филиала ФГУ «АМП Тамани» в морском порту Кавказ, заместитель капитана, капитан морского порта Кавказ Кавказского филиала ФГБУ «АМП Азовского моря», исполнял обязанности капитана морского порта.

С марта по май 2017 г. работал в должности заместителя капитана морского порта Новороссийск ФГБУ «АМП Черного моря», исполнял обязанности капитана морского порта. В мае 2017 года был назначен на должность капитана морского порта Новороссийск ФГБУ «АМП Черного моря».

ПРЕМЬЕР МИШУСТИН ПООБЕЩАЛ РАЗОБРАТЬСЯ СО СРЫВОМ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ РЫБНОГО ТЕРМИНАЛА В МАГАДАНЕ



Премьер-министр Михаил Мишустин поручит разобраться с причинами срыва сроков по проекту реконструкции рыбного терминала Магаданского морского порта. Проект был готов в 2016 году, деньги были выделены, но из-за срыва сроков – переведены на другие цели.

М.Мишустин взял с губернатора Магаданской области Сергея Носова обещание, что в случае передачи терминала в региональную собственность, власти смогут показать совершенно другой порт. «Кто виноват, найдем. Это будет решать соответствующая комиссия. Я поручения эти все оформлю. Грустно, вокруг такая красота. Это разве на порт похоже? Это на кладбище кораблей похоже», – сказал М.Мишустин (цитата по «РИА Новости»).

По словам премьера, реконструкцию должны были провести несколько лет назад, но не справился подрядчик. Он отметил, что



в Магадане «и удочки есть, и рыба есть», но нет инфраструктуры.

Губернатор пообещал заняться вопросом

реконструкции терминала: «Обещаю, перед людьми обещаю. Потребность очень большая, сделаем».

«ГТ МОРСТРОЙ» ЗАКОНЧИЛ СОЗДАНИЕ УЧАСТКОВ ДЛЯ ТЕРМИНАЛОВ 5-Й И 6-Й ОЧЕРЕДИ ПРОЕКТА LUGAPORT



Работы по объекту «Искусственные земельные участки под цели строительства морских терминалов 5-й, 6-й очереди Комплекса генеральных грузов в Морском порту Усть-Луга» строительным управлением «ГТ Морстрой» полностью завершены, сообщает портал «Усть-

Луга – город-порт». 13 августа 2020 года было получено заключение о соответствии, ранее объект получил заключение экологического надзора. Таким образом, первый этап строительства терминала Lugaport завершен.

В августе 2019 года СУ «ГТ Морстрой» было развернуто шесть морских потоков, после чего начались работы по созданию вертикального берегоукрепления ИЗУ терминала. Выполнен большой объем работ по устройству шпунтового ограждения, строительству берегоукреплений, созданию дамб обвалования, заполнению песком карт образования территорий. В июне 2020-го завершены все строительные работы.

Универсальный терминал Lugaport предназначен для перевалки генеральных, навалочных, зерновых грузов и пищевых продуктов. Он будет обеспечивать возможность приема до 1100 вагонов в сутки со станции примыкания Лужская Генеральная, а также прием и обработку судов класса Panamax, New-Panamax, Baby-Capesize с осадкой до 15,5 метра. Проект включен в стратегические документы развития транспортной инфраструктуры России.

СТАНИСЛАВ УРЮПИН НАЗНАЧЕН НА ДОЛЖНОСТЬ КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА НОВОРОССИЙСК ФГБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ЧЕРНОГО МОРЯ»



Приказом руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) капитаном морского порта Новороссийск ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» с 12 августа 2020 года назначен Станислав Урюпин.

Станислав Анатольевич Урюпин в 1998 году окончил Новороссийскую государственную морскую академию по специальности «Судовождение».

Свой профессиональный путь он начал с 1999 года и прошел его от вахтенного помощника до капитана судна. В должности капитана судна работал с 2013 года.

С 2017 года – заместитель капитана морского порта Кавказ Кавказского филиала ФГБУ «АМП Азовского моря». С 2018 года – заместитель капитана морского порта Новороссийск ФГБУ «АМП Черного моря».





«ТЕРМИНАЛ АСТАФЬЕВА» ЗАВЕРШИЛ НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА КРЫТОГО ТЕРМИНАЛА СЫПУЧИХ ГРУЗОВ



АО «Терминал Астафьева» в порту Находка завершил все работы по бурению свайного основания опор будущего навеса над причалом по перевалке сыпучих грузов, сообщила пресс-служба стивидора.

В 2020 году стивидорные компании Приморья должны минимизировать выброс угольной пыли и перейти на высокотехнологичное производство. Такую задачу ранее поставил Президент РФ Владимир Путин.

«Всего пробурили 64 скважины диаметром 1 тыс. мм. Глубины скважин составили от 9 до 33 метров. Работы выполнены в кратчайшие сроки, без задержек», – говорится в сообщении. Отмечается также, что строители уже приступили к бетонированию опор для будущего навеса.

Как отметил генеральный директор АО «Терминал Астафьева» Руслан Кондратов, первый этап строительства навеса завершился, следующий – предполагает установку

алюминиевой конструкции. Окончание работ по возведению опор запланировано на декабрь 2020 года.

«То, что возводится «Терминалом Астафьева», одним из основных находкинских стивидоров и налогоплательщиков, имеет особый смысл. Благодаря этому строительству на территории порта внедряется технология защищенной перевалки сыпучих грузов, что очень важно и для населения Находки, и для экологии города. Это говорит о том, что АО «Терминал Астафьева» очень ответственно относится к своей работе, любит городской округ, в котором работает, уважает его население», – сказал врио главы Находкинского городского округа Тимур Магинский.



7 МЛН КУБОМЕТРОВ ГРУНТА ПЛАНИРУЕТСЯ ИЗВЛЕЧЬ В БУХТЕ СУХОДОЛ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Дноуглубительные работы по проекту создания нового специализированного терминала в бухте Суходол по заказу ФГУП «Росморпорт» планируется завершить до конца года. Согласно проекту, к этому моменту объем дноуглубления превысит 7 млн кубометров.

На текущий момент выполнены работы по извлечению уже свыше 300 тыс. кубометров. Сейчас на объекте работает один земснаряд, ожидается привлечение дополнительных судов, сообщила пресс-служба предприятия.

Строительство нового специализированного терминала в бухте Суходол нацелено на облег-

чение доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий. Прогнозируемый грузооборот до 2024 года составит 12 млн тонн.

Основные участники проекта: ООО «Морской порт Суходол» (дочернее предприятие АО «Холдинговая компания «СДС-Уголь») и ФГУП «Росморпорт». Согласно соглашению с инвестором, «Росморпорт» создаст в бухте Суходол объекты федеральной собственности – акваторию порта, а также средства навигационного оборудования. Предприятие планирует завершить полный комплекс работ в 2021 году.



ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПЛАНИРУЕТ ИСКЛЮЧИТЬ СУХОГРУЗНЫЙ РАЙОН ПОРТА ТАМАНЬ ИЗ КПМИ



Проект сухогрузного района морского порта Тамань планируется исключить из Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ), сообщает газета «Коммерсант» со ссылкой на документы к состоявшемуся в конце июля заседании правительственной комиссии по транспорту.

По данным издания, в документах говорится, что «реализация мероприятия остановлена, инициировано исключение из федерального

проекта». Как сообщает газета, Минтранс поддержал исключение проекта из КПМИ.

«Проблема заключается в отсутствии грузовой базы и заинтересованных инвесторов. В частности, в связи со сложившейся ситуацией на внешних рынках и отсутствием грузопотока такие крупные компании, как АО «СУЭК» и АО «УК Кузбассразрезуголь», отложили рассмотрение участия в проекте», – сообщили изданию в ведомстве, отметив, что всегда готовы поддержать частных стратегических инвесторов в этом проекте, «но на данном этапе таких организаций нет».

Кроме Таманского проекта стоимостью 183 млрд рублей из КПМИ планируется исключить угольный терминал «Север» стоимостью 21,6 млрд рублей и строительство зернового терминала в порту Зарубино стоимостью 62,5 млрд. В Минвостокразвития газете сообщили, что информация об исключении этих проектов из КПМИ не поступала. Там также добавили, что, скорее всего, ведомство выступит против этого.

В Минтрансе «Коммерсанту» также пояснили, что решение по исключению проектов из КПМИ еще не принято. Из документов также следует, что пока инвесторы не подтверждают намерения, а вопросы с землей не решены.

МИНФИН РОССИИ ОТКАЗАЛСЯ ВВОДИТЬ «ПРОГРЕССИВНЫЙ НДС» НА ДОБЫЧУ УГЛЯ

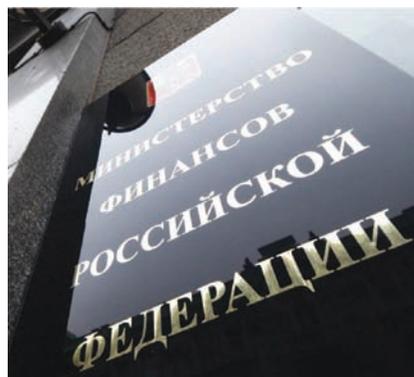


Министерство финансов РФ отказалось от идеи увеличения налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) для угледобывающей отрасли с помощью специального коэффициента, сообщает «Коммерсант». Сейчас угольщики платят фиксированный НДПИ: 47 рублей за тонну антрацита, 57 рублей – за тонну коксующегося угля, 11 рублей – за тонну бурого угля, 24 рубля – за остальные виды угля.

Минфин в начале этого года предлагал установить к этим ставкам дополнительное слагаемое, учитывающее конъюнктуру мировых рынков: 0,4 для антрацита и кокса и 0,15 – для других видов угля. При этом слагаемое не предполагалось использовать в случае падения экспортных цен ниже опреде-

ленного уровня. Цену отсечения предлагалось установить на уровне 8840 рублей за тонну для антрацита, 8125 рублей – для коксующегося угля, 2275 рублей – для бурого угля и 4485 рублей – для остальных видов.

«В связи со сложившейся экономической ситуацией сейчас рассматривать такие изменения несвоевременно», – заявили в Минфине. Ранее представители угольной отрасли раскритиковали предложенные поправки к Налоговому кодексу. По их мнению, в отсутствие стабильного спроса на уголь не может быть речи о сверхдоходах его производителей. Председатель совета директоров «Кузбассразрезугля» Андрей Бокарев напомнил об обещании президента Путина и министра финансов



Силуанова не менять налоговые условия для отрасли в течение шести лет.

ПРОЕКТ «ДИОМИДОВСКИЙ ТЕРМИНАЛ» ЗА 38,5 МЛРД РУБЛЕЙ ЗАПУЩЕН В ПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА



Резидент свободного порта Владивосток компания «Диомидовский терминал» приступила к оказанию услуг по перегрузке свежемороженой рыбопродукции с морских судов в портовый склад-холодильник и на грузовой авто-

транспорт, а также по погрузке на суда грузов снабжения. Об этом сообщила пресс-служба Минвостокразвития.

«Основным потребителем услуг являются рыбопромышленные компании, занятые как на вылове рыбы, так и на транспортировке мороженой рыбопродукции и других морепродуктов. По заявкам заказчиков мы также выполняем погрузку продуктов питания, строительных материалов, товаров повседневного спроса и прочего снабжения для отправки на островные территории Сахалинской области», – сообщил руководитель ООО «Диомидовский терминал» Павел Николаев.

К настоящему времени резидент уже осуществил перевалку 10500 тонн мороженой рыбопродукции и перегрузил 500 тонн снабжения для отправки на островные территории. Уни-

кальность нашего предприятия заключается в том, что выгрузка мороженой рыбопродукции производится в непосредственной близости от холодильного комплекса. Перемещение продукции с судна-рефрижератора на холодильный склад занимает не более 30 секунд, что позволяет избежать даже малейшей дефростации продукции, что крайне важно при хранении таких гидробионтов как краб и креветка», – отметил П.Николаев.

По соглашению с Корпорацией развития Дальнего Востока резидент СПВ вложил в создание стивидорной компании 38,5 млн рублей. В ходе реализации этого проекта приобретена различная перегрузочная техника для выгрузки судов и погрузки снабжения, обеспечения работы склада-холодильника, создано 24 рабочих места.

НА БАЗЕ КАМЧАТСКОЙ ВЕРФИ – БАНКРОТА СОЗДАДУТ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ХАБ ЗА 8,4 МЛРД РУБЛЕЙ



АО «Комкон» инвестирует 8,4 млрд рублей в проект по созданию логистического порта-хаба на базе обанкротившегося судоремонтного завода (СРЗ) «Петропавловская судовой верфь», расположенного в бухте Раковая, в границах морского порта Петропавловск-Камчатский.

В сообщении Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АНО АПИ), оказывающего содействие проекту, говорится, что инвестор совместно с Федеральным агентством по рыболовству и АНО АПИ разработал концепцию развития территории объекта. Концепция включает в себя три этапа.

На первом этапе планируется строительство холодильного склада емкостью 20 тыс. тонн и рефконтейнерной площадки емкостью 16 тыс. тонн для обслуживания грузопотока рыбной продукции. Мощности по обороту мороженой рыбопродукции составят 450 тыс. тонн в год.

На втором этапе планируется создание компактной судостроительной верфи, осуществляющей комплекс услуг по обслуживанию, ремонту и строительству малотоннажного и среднетоннажного рыбопромыслового флота.

На третьем этапе запланировано строи-



тельство рыбоперерабатывающего завода в рамках механизма инвестиционных квот.

ПРАКТИКА И ВОЗМОЖНОСТИ ПОРТА ЭГВЕКИНОТ

РАСПОЛОЖЕННЫЙ В СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ ЗАЛИВА КРЕСТА БЕРИНГОВА МОРЯ МОРСКОЙ ПОРТ ЭГВЕКИНОТ ОТКРЫТ ДЛЯ СУДОХОЗАХОДОВ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ В ГОДУ В ЛЕТНЮЮ НАВИГАЦИЮ. ОН ОБЕСПЕЧИВАЕТ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НЕСКОЛЬКИХ ПОСЕЛКОВ И ПРИИСКОВ ЧУКОТКИ И РЯДА ДОБЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ. ПОРТ ВОСТРЕБОВАН В РАМКАХ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА И ПРЕДСТАВЛЯЕТ ИНТЕРЕС ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО И МЕЖДУНАРОДНОГО ТУРИЗМА.

О РАБОТЕ ПОРТА, РАЗВИТИИ ЕГО ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ РАССКАЗЫВАЕТ АЛЕКСЕЙ СЕЛИВЕРСТОВ, ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА ЭГВЕКИНОТ ФИЛИАЛА ФГБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ПРИМОРСКОГО КРАЯ И ВОСТОЧНОЙ АРКТИКИ» В МОРСКОМ ПОРТУ ЭГВЕКИНОТ (ДАЛЕЕ – ФИЛИАЛ АМП).

«МП»: *Алексей Юрьевич, расскажите об особенностях работы порта Эгвекино́т и обеспечения безопасности мореплавания Вашим филиалом?*

– Морской порт Эгвекино́т расположен в удобном для навигации заливе Креста. Обычно навигация длится с конца июня до середины ноября. В этом году из-за благоприятных погодных условий она была открыта немного раньше – 17 июня. Первое судно с техникой и продовольствием зашло в порт 22 июня.

Помимо причального комплекса, в акватории порта расположены во-

семь якорных мест. Бухта защищена от ветров и волн, поэтому служит защитой судам в плохую погоду. В акватории бухты Эгвекино́т имеется семь средств навигационного оборудования, находящихся в ведении ФГУП «Росморпорт», которое обеспечивает их работоспособность.

Взаимодействие Службы капитана морского порта, экипажей судов и оператора порта организовано на высоком профессиональном уровне. Благодаря слаженности работы, пониманию всеми участниками процесса морской перевозки единых

требований национального и международного законодательства порт работает в безаварийном режиме уже многие годы.

Наш филиал АМП полностью обеспечен как с точки зрения технических средств контроля за безопасностью мореплавания, так и с точки зрения обеспечения жизнедеятельности.

«МП»: *Каковы показатели и динамика грузооборота порта, номенклатура перерабатываемых грузов, маршруты их следования?*

– Порт Эгвекино́т работает стабильно, сохраняя показатели грузооборота на уровне порядка 100 тысяч тонн в год. Колебания в основном связаны с потребностями Эгвекино́тской ГРЭС – единственным источником электроэнергии для ближайших населенных пунктов и приисков.

В 2017 году порт переработал 104 тыс. тонн грузов, в 2018-м – 113 тыс. тонн, в 2019-м – 67 тыс. тонн, а в текущем году, вероятно, будет снова чуть больше 100 тысяч.

Основную долю грузов занимает ввозимый для нужд электростанции бурый уголь из Анадыря. В 2017 году было завезено 73 тыс. тонн угля, в 2018-м – 74 тыс. тонн, в 2019-м – 39 тыс. тонн (на этот раз с Сахалина), в 2020 году планируется выйти на показатель в 90 тыс. тонн.

Примерно четверть грузооборота занимают генеральные грузы и менее десятой части – наливные: дизельное топливо, авиационное топливо



и бензин. Соответственно, основные типы судов, заходящих в порт, — сухогрузы и танкеры. Генеральные грузы в основном поступают из Владивостока, наливные — из Находки.

«МП»: Какова интенсивность судоходства в порту?

— Ежегодно в порт заходят порядка 50 судов, в основном транспортные. В 2018 году было 53 захода, в 2019-м — 44, а в нынешнем ожидается около 60.

Основные судоходные компании, обеспечивающие завоз, — FESCO, SASSCO, TransLine и «Чукотская торговая компания», специализирующаяся на региональном каботаже, в том числе по доставке топлива и угля на необорудованный берег для национальных сел. Техническое состояние судов соответствует всем требованиям и нормам российского законодательства.

«МП»: Как осуществляются и развиваются у Вас пассажирские перевозки?

— Заходы пассажирских судов составляют небольшой процент от общего потока — всего несколько заходов за навигацию. Например, с августа по сентябрь два-три раза в месяц действует локальная линия туров выходного дня из Анадыря на небольшом судне, рассчитанном на 74 пассажира. Линию обслуживает теплоход «Капитан Сотников».

Пассажирские перевозки — социально важный проект, ведь навигация на севере длится недолго. Поэтому правительство Чукотского автономного округа установило специальные тарифы на этом теплоходе (постановление правительства ЧАО от 21.05.2020 г. №243 «О тарифах на перевозку пассажиров теплоходом морского класса «Капитан Сотников» на 2020 год»).

Судно швартуется на причале портофлота. Более редкие гости — круизные суда. Ежегодно морской порт Эгвекинот посещает судно «Профессор Хромов» с туристами из Европы и Америки.

«МП»: Несколько слов об уровне портовой инфраструктуры и сервиса в порту...

— Технические мощности достаточны для бесперебойной и безаварийной работы порта по перевалке существующего объема груза.

В порту имеются четыре причала, специализированных по разным видам деятельности: причал №1 предназначен для перевалки наливных грузов, причал №2 — для генеральных грузов, причал №4 — для обслуживания портового флота, и основной причал №3



служит для работы с навалочными и генеральными грузами.

Порт имеет необходимое крановое оборудование. Причальные глубины позволяют принимать суда с осадкой до 7,5 метра. Нынешние объемы производства не исчерпывают проектной пропускной способности порта, составляющей порядка 174 тыс. тонн.

Портовый сервис в порту достаточен для работы в заданных условиях. В последние годы портовый флот состоял из одного буксира МБ-380, принадлежащего Анадырскому филиалу ФГУП «Росморпорт». Не так давно мощности были усилены буксиром-кантовщиком «Капитан Беломестнов», который в данный момент находится на ремонте в Анадыре, но уже в конце августа сменит на швартовых операциях МБ-380.

Бункеровка в морском порту не производится. Ледокольная проводка отсутствует.

«МП»: Как работает инспекция государственного портового контроля?

— Служба капитана морского порта Эгвекинот выполняет все возложенные на нее функции, в том числе проводит инспекции государственного портового контроля. В прошлом году было проведено две инспекции. Характер замечаний, выявленных при проведении инспекции судов, плавающих

под российским флагом, относится к безопасности мореплавания, судовым документам и сертификатам, к Конвенции о труде в морском судоходстве «КТМС-2006», к аварийному оборудованию, МАРПОЛ 73/78. Подобные замечания не превышают возможностей их устранения в течение стоянки в порту. Задержаний судов не было.

«МП»: Алексей Юрьевич, Арктика становится объектом военной доктрины России. Каковы перспективы сотрудничества порта с Министерством обороны?

— Можно сказать, что интерес к морскому порту со стороны военных начал активно проявляться в последние годы.

В 2018 году в акватории порта и окрестностях поселка Эгвекинот впервые прошли масштабные учения Северного флота ВМФ с участием различных кораблей, в том числе больших десантных, с высадкой на берег десанта и техники.

Служба капитана морского порта оказывала консультативную помощь военным морякам, предоставив им по запросу Минобороны необходимые рекомендации по особенностям навигации, а также картографические данные.

В 2019 и 2020 годах сотрудничество продолжилось. ■

МОРСКОЙ ПОРТ ГЕЛЕНДЖИК РАЗВИВАЕТ ИНФРАСТРУКТУРУ

В 2018 ГОДУ АО «СТРОЙТРАНСГАЗ» ПОДПИСАЛО КОНТРАКТ НА ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ КОМПЛЕКСА БЕРЕГОВОЙ И МОРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В Г. ГЕЛЕНДЖИКЕ. ЗАКАЗЧИКОМ ПРОЕКТА ВЫСТУПИЛО ФГУП «РОСМОРПОРТ». ПРОЕКТ РЕАЛИЗУЕТСЯ ПО ДВУМ ОСНОВНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ – ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТА (ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ ФГУП «РОСМОРПОРТ») И ИНВЕСТИЦИОННАЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТА (ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ ООО «МОРСКОЙ ПОРТ ГЕЛЕНДЖИК»).

ВЛАДИМИР АГИБАЛОВ, КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА ГЕЛЕНДЖИК ФГБУ «АМП ЧЕРНОГО МОРЯ»

В рамках федеральной части проекта «Комплекс береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик» будут построены следующие основные объекты и выполнены работы: южный мол, акватория в зоне пассажирского района порта и акватория в зоне яхтенной марины, причалы портового флота и марины, северный мол, противопожарная насосная станция с морским водозабором, противооползневые подпорные стены, объекты благоустройства, в том числе площадки стоянки, проведено берегоукрепление, установлены средства навигационного оборудования.

В настоящий момент на стадии завершения находятся работы по строительству южного и северного молов и

начинаются работы по строительству пассажирских причалов. Планируемый срок окончания работ по федеральной части проекта – сентябрь 2021 года.

В рамках инвестиционной части проекта планируется построить следующие основные объекты: здание пассажирского терминала; инфраструктуру яхтенной марины, включая плавучие причальные сооружения и гидротехнические сооружения для судоподъема; здание яхт-клуба; морской променад; комплекс апарт-отелей; акватермальный комплекс с круглогодичными крытыми и открытым бассейнами и другие. Плановый срок реализации проекта – до 2024 года.

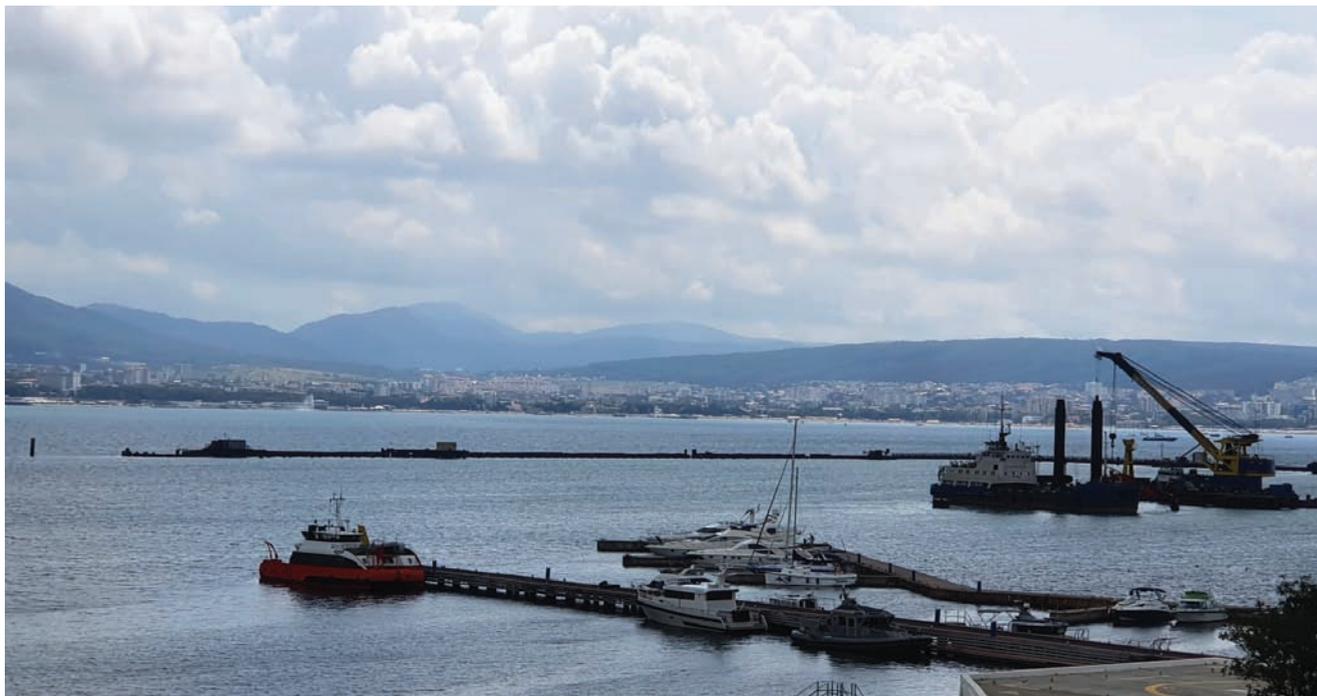
Создаваемый современный морской порт с возможностью приема пассажирских судов станет частью новой туристско-рекреационной зо-

ны «Геленджик-марина». Реализация проекта сыграет важную социально-экономическую роль в развитии города – созданная комфортная среда позволит повысить уровень туристической привлекательности Геленджика, это в свою очередь благоприятно скажется на экономике города и качестве жизни населения, а также будет способствовать развитию транспортных путей прибрежного региона и морских перевозок.

Таким образом, реализация проекта «Комплекс береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик» создаст на Тонком мысу в Геленджикской бухте самый крупный морской порт в России для приема пассажирских судов в международном и каботажном сообщениях (проектная мощность пассажирского терминала – до 19,6 тыс. пассажиров за период навигации с мая по сентябрь), моторных и парусных маломерных судов различного класса.

Порт будет представлять из себя значимый и привлекательный для туристической отрасли инфраструктурный объект, который позволит развивать внутренние пассажирские перевозки между портопунктами Краснодарского края и полуострова Крым, принимать и размещать в марине до 220 яхт, что в свою очередь также повысит туристическую привлекательность города-курорта. Инфраструктура порта Геленджик планируется для работы только по приему пассажирских судов и яхт. Любые грузовые операции исключены и будут невозможны.





Наряду со строительством морской части комплекса в настоящее время ведется строительство нового терминала аэропорта Геленджик. После введения в эксплуатацию нового аэровокзального комплекса площадью более 16,7 тыс. м² аэропорт сможет обслуживать более 1 млн пассажиров в год.

Кроме того, трассу М-4 «Дон» в городском округе Геленджик ждет масштабная реконструкция. Уже начались работы по строительству новых четырех транспортных развязок, надземных и подземных пешеходных переходов, расширение проезжей части с двух до четырех полос движения. После завершения реконструкции движение автотранспорта здесь станет свободнее, без пробок, и в разы быстрее, что позволит улучшить экологическую обстановку в регионе и повысить безопасность движения за счет разделения транспортных и пешеходных потоков.

Реализация всех вышеперечисленных проектов значительно повысит уровень комфорта и привлекательность города-курорта Геленджика для туристов.

Нужно отметить, что с 2019 года грузовой участок порта закрыт и находится на реконструкции. Проект реконструкции порта Геленджик включен в федеральный проект «Морские порты России» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Строительство объектов комплекса осуществляется в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы». ■



БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ – ОСНОВА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПОРТА МАХАЧКАЛА

МАХАЧКАЛА – ЮЖНЫЙ РОССИЙСКИЙ ГОРОД НА КАВКАЗЕ, СТОЛИЦА РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН, РАСПОЛАГАЕТСЯ НА БЕРЕГУ КАСПИЙСКОГО МОРЯ. ЗДЕСЬ НАХОДИТСЯ ЕДИНСТВЕННЫЙ НЕЗАМЕРЗАЮЩИЙ ГЛУБОКОВОДНЫЙ ПОРТ РОССИИ НА КАСПИИ, ПРИНИМАЮЩИЙ СУДА ДЛИНОЙ ДО 150 МЕТРОВ И ОСАДКАМИ ДО 4,7 МЕТРА – В СУХОГРУЗНОЙ ГАВАНИ И ДО 6,5 МЕТРА – В НЕФТЯНОЙ ГАВАНИ.

БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ – ОДНО ИЗ ГЛАВНЫХ УСЛОВИЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПОРТА ДЛЯ КЛИЕНТОВ. РУКОВОДИТЕЛЬ ФГБУ «АМП КАСПИЙСКОГО МОРЯ» МАГОМЕД АБДУЛАТИПОВ РАССКАЗАЛ КОРРЕСПОНДЕНТУ «МП» НАТАЛЬЕ МИРОНОВОЙ О РАБОТЕ МАХАЧКАЛИНСКОГО ФИЛИАЛА ФГБУ «АМП КАСПИЙСКОГО МОРЯ», ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО В ПОРТУ МАХАЧКАЛА БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ.

«МП»: *Магомед Алиевич, известно, что по итогам 2019 года объем перевалки грузов в порту Махачкала увеличился практически вдвое. За счет каких факторов порт достиг таких результатов и каковы его перспективы?*

– Являясь важным инфраструктурным объектом, Махачкалинский порт осуществляет перевалку генеральных и наливных грузов, а также контейнерные и паромные перевозки.

Действительно, в прошлом году объем перевалки грузов в порту вырос почти в 2 раза, точнее на 189%, и составил 4,667 млн тонн. Основной оператор порта – АО «Махачкалинский морской торговый порт» (ММТП) – по итогам работы за 2019 год не только обеспечил себе

лидерство по грузообороту среди 15 российских портовых операторов Каспийского бассейна с долей 63,6%, но и вывел порт в бесспорные лидеры среди морских портов РФ по динамике роста.

Федеральное агентство морского и речного транспорта, подводя итоги ежегодного профессионального конкурса «Лидер отрасли» за 2019 год, признало ММТП победителем в номинации «Морская стивидорная компания» и наградило его Дипломом. Как отметил оргкомитет конкурса, «оптимальные управленческие решения, гибкая тарифная политика и способность коллектива мобилизоваться в нелегких экономических условиях обеспечили предприятию

хорошие производственные показатели». Согласен с таким выводом.

Основным грузом для ММТП является нефть. И в прошлом году было выгружено 4,183 млн тонн нефти, что более чем в 2 раза больше по сравнению с предыдущим годом. Объем вырос в основном за счет увеличения транзита сырой нефти из Туркменистана.

В 2019 году ММТП также удалось расширить номенклатуру грузов. В конце года в порт прибыли первые танкеры с дизельным топливом, а в начале 2020 года пришвартовались суда с мазутом. Кроме того, в прошлом году из порта в Республику Иран были отгружены первые партии подсолнечного масла. В этом году его перевалка продолжится.

Грузооборот порта растет и в текущем году. Так, за 5 месяцев 2020 года ММТП уже перевалено 2,208 млн тонн грузов (за 5 месяцев 2019 г. – 1,872 млн тонн), в том числе нефти и нефтепродуктов 1,744 млн тонн (за 5 месяцев 2019 г. – 1,616 млн тонн).

В перспективе порт Махачкала имеет возможности значительно увеличить объемы перевалки грузов – инфраструктура для этого подготовлена. Сегодня порт включает в себя комплексы по перевалке сухих грузов мощностью 3 млн тонн в год, светлых и темных нефтепродуктов – 7,9 млн тонн, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью 1,2 млн тонн, железнодорожный и автотерминалы мощностью



1,3 млн тонн, зерновой терминал мощностью 0,5 млн тонн в год.

«МП»: *В связи с увеличением грузооборота порта какие меры по обеспечению безопасности мореплавания для Махачкалинского филиала ФГУП «АМП Каспийского моря» вышли на первый план, какие сложности имеются?*

– Махачкалинский филиал АМП Каспийского моря осуществляет свою деятельность в штатном режиме, обеспечивая безопасность мореплавания в морском порту и на подходах к нему. Все условия для эффективной работы имеются.

Вместе с тем, судоходство в Махачкале, как и в других российских каспийских портах Астрахань и Оля, осуществляется в сложных гидрометеорологических условиях. Это связано в первую очередь с понижением уровня Каспия.

За последние 10 лет, по данным ученых, уровень моря снизился на 1,2 метра, в ближайшие годы ожидается дальнейшее снижение. Из-за этого происходит интенсивное отложение наносов на подходных каналах к порту Махачкала, которое привело к сужению судоходной ширины каналов, достигшей на отдельных участках 20-40% от проектной величины. Это может представлять угрозу безопасности мореплавания. Вследствие наносов уменьшаются и глубины подходных каналов.

Глубины также могут меняться и под воздействием сгонно-нагонных северо-западных и юго-восточных ветров, которые часты в районе Махачкалы. Гидрометеорологические условия в этом районе также характеризуются и периодическими резонансными горизонтальными колебаниями масс воды, так называемыми тягунами, штормовыми ветрами юго-восточных направлений со скоростью более 14 м/сек и высотой волн более 2 метров.

В этой связи одним из важных вопросов для Махачкалинского филиала АМП является контроль обеспечения необходимых для прохода судов глубин. В связи с ростом грузооборота и судозаходов для обеспечения безопасности мореплавания еженедельно проводится анализ осуществления дноуглубительных работ в морском порту Махачкала, проводимых по плану ФГУП «Росморпорт». Планирование работ ведется на основании проводимых анализов промеров глубин подходных каналов порта. Основываясь на результатах промеров глубин, капитаном порта Махачкала устанавливается предельно допустимая проходная осадка на подходных каналах.



На проблемных участках в ковше нефтеналивной гавани ежегодно проводятся дноуглубительные ремонтные работы. При необходимости специалистами Махачкалинского филиала АМП привлекаются дополнительные силы и средства для коррекции глубин подходных каналов и причалов в акватории морского порта. В марте текущего года дополнительно были выполнены дноуглубительные работы, на 2020 год запланировано проведение дноуглубительных работ объемом 210 тыс. кубометров.

Проведение данных работ в Махачкале, как и во всех подведомственных АМП Каспийского моря портах и на подходах к ним, сопровождается обязательными мероприятиями по производственному экологическому контролю и мониторингу для отслеживания соблюдения природоохранных требований и оценки воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду. Для защиты водных биологических ресурсов такие работы ведутся только в разрешенные периоды времени, когда нет массового нереста рыб или иных чувствительных биологических процессов.

«МП»: *Нефть – основной вид в номенклатуре грузов порта Махачкала, к тому же опасный. Как это сказывается на работе Службы капитана порта, ее задачах, обеспечении техническими средствами, информационными технологиями и т.д.?*

– Служба капитана морского порта Махачкала способна решать вопросы обеспечения безопасности мореплавания в нефтяной гавани порта при работе с грузами любой сложности и опасности.

Повторю, что порт принимает суда осадкой до 4,7 метра в сухогрузной гавани и до 6,5 метра – в нефтяной. Для разрешения захода судов с габаритами, превышающими установленные, капитану порта предъявляется выданный российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, перечень мероприятий по безопасному заходу судна.

Хранение нефти и нефтепродуктов в морском порту не осуществляется. При грозовой обстановке все грузовые операции с нефтью и нефтепродуктами прекращаются.

>>



Обеспечение экологической безопасности в порту подразумевает не только предотвращение загрязнения моря с судов, но и готовность к реагированию на чрезвычайные ситуации, связанные с угрозой разливов нефти и их ликвидацией.

Что делается специалистами Махачкалинского и других филиалов ФГБУ «АМП Каспийского моря» в этом направлении? Разработаны планы по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (планы ЛРН). Оказание услуг по несению аварийно-спасательной готовности, готовности к ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, оказание помощи аварийным судам в морских портах осуществляются в соответствии с договором, заключенным с Каспийским филиалом ФГБУ «Морспасслужба».

Операции ЛРН невозможны без соответствующего информационного обеспечения. В первую очередь это касается содержания, объема, порядка получения и передачи информации, поэтому в планах приведены схемы оповещения, процедуры ее приема и передачи. Содержание и объем информации должны соответствовать требованиям Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с

ним и сотрудничеству (OPRC), а также требованиям законодательства РФ.

Для оперативного решения вопросов ликвидации последствий загрязнения акватории и территории морского порта имеются «Схема оповещения при возникновении аварийной или чрезвычайной ситуации» и «Порядок действий дежурного инспектора ИГПК в случае загрязнения акватории морского порта».

«МП»: Как отработала ИГПК Махачкалинского филиала в 2019 году в условиях роста судозаходов и за 5 месяцев 2020 года в условиях пандемии коронавируса? Какие основные недостатки выявляются инспекторами в ходе осмотра российских и иностранных судов?

— Всего инспекторами ИГПК Махачкалинского филиала АМП Каспийского моря в 2019 году осмотрено 106 судов, из них российских — 77, иностранных — 29. За 5 месяцев 2020 года осмотрено 66 судов, из них российских — 46, иностранных — 20.

Как видно из приведенных данных, несмотря на пандемию COVID-19, количество судозаходов в порт не уменьшилось по сравнению с прошлым годом.

В результате проводимой Махачкалинским филиалом работы по обеспечению безопасности мореплавания и

предотвращению загрязнения окружающей среды в 2019 году было выявлено 319 замечаний, из них по кодам: существенные несоответствия (код 30) — 3, устранить несоответствие до отхода судна (код 17) — 162, устранить несоответствие в течение 14 дней (код 16) — 106, устранить несоответствие в следующем порту захода (код 15) — 9, другое (код 99) — 39.

За 5 месяцев 2020 года выявлено 145 замечаний, из них по кодам: существенные несоответствия (код 30) — 1, устранить несоответствие до отхода судна (код 17) — 108, устранить несоответствие в течение 14 дней (код 16) — 16, устранить несоответствие в следующем порту захода (код 15) — 18, другое (код 99) — 2.

После проверки судна при наличии замечаний акт осмотра судна в том числе направляется и судовладельцу для устранения выявленных недостатков.

Хочу отметить, что все специалисты Махачкалинского филиала АМП Каспийского моря добросовестно выполняют свои должностные обязанности, обеспечивая безопасность мореплавания в акватории порта и на подходах к нему на высоком уровне, что является гарантией безопасности грузов для его настоящей и потенциальных клиентов и основой привлекательности порта. ■

МОРСКАЯ НЕДЕЛЯ 2020
СЕВАСТОПОЛЬ, РОССИЯ

ОРГАНИЗАТОР

SIMBF

СИМБФ



VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ БИЗНЕС-ФОРУМ СИМБФ

ОКТАБРЬ 2020



**II СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ
МОРСКОЙ САЛОН
СВМС 2020**



+7 (978) **888-78-19**

+7 (978) **525-25-55**

simbf@inbox.ru / www.simbf.ru

ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ СТРАНЫ

НОВОРОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ (НМТП) СЕГОДНЯ – ЭТО ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, МОРСКИЕ ВОРОТА СТРАНЫ, ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ ИДЕТ ОСНОВНОЙ ПОТОК ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ И ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ ТОРГОВЫЕ СВЯЗИ СО МНОГИМИ СТРАНАМИ МИРА.

ЗАЛОЖЕННЫЙ 175 ЛЕТ НАЗАД КАК ВОЕННАЯ КРЕПОСТЬ НА ЧЕРНОМ МОРЕ ГЕНЕРАЛОМ Н.Н.РАЕВСКИМ И АДМИРАЛОМ М.П.ЛАЗАРЕВЫМ, НОВОРОССИЙСК УЖЕ В ПЕРВЫЕ ГОДЫ СТАНОВИТСЯ КРУПНЫМ ЦЕНТРОМ ТОРГОВЛИ НА КАВКАЗЕ, А ЗАТЕМ И ВСЕЙ РОССИИ. ИСПЫТЫВАЯ ВЗЛЕТЫ И ПАДЕНИЯ, ПОРТ ПЕРЕЖИЛ ТРИ ЭПОХИ, ПРЕЖДЕ ЧЕМ СТАТЬ СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПОРТОМ ГОСУДАРСТВА И ЛИДЕРОМ В ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ. ЭТОМУ СПОСОБСТВОВАЛИ ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ НОВОРОССИЙСКА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЕ САМЫЙ ЭФФЕКТИВНЫЙ МАРШРУТ ДЛЯ ГРУЗОПОТОКОВ ИЗ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ, УРАЛА И СИБИРИ НА МИРОВЫЕ РЫНКИ, ЭНЕРГИЯ И ПРЕДПРИИМЧИВОСТЬ ЛЮДЕЙ, СТРОИВШИХ, ВОССТАНАВЛИВАЮЩИХ И РАЗВИВАЮЩИХ ПОРТ, И УПОРНЫЙ ТРУД РАБОТАЮЩИХ В ПОРТУ МНОГИХ ПОКОЛЕНИЙ ПОРТОВИКОВ.

ЭПОХА ИМПЕРИИ

Идея создания Новороссийска как крепости на Черном море принадлежит генералу Н.Н. Раевскому и адмиралу М.П. Лазареву, определившим глубоководную Цемесскую бухту лучшим местом для будущего порта от Сочи до Анапы. В 1839 году укреплению в устье реки Цемес присвоили имя Новороссийск. Соратник известных русских военачальников контр-адмирал Л.М. Серебряков, став начальником 1-го участка Черноморской береговой линии, взялся за сооружение порта. Первый причал строили на клетях из бревен. К этому причалу швартовались и торговые, и военные суда.

30 июня 1845 года власти города официально открыли Новороссий-

ский торговый порт и установили там таможенные порядки. В императорском указе по этому поводу говорилось: «Открыть в Новороссийске на северо-восточном берегу Черного моря порт для приема приходящих из-за границы судов российских и иностранных». Уже в 1846 году Новороссийск посетило 102 российских и 17 иностранных судов, а через три года объемы торговли через порт превысили объемы некоторых других действующих российских портов.

Настоящий скачок в становлении порта был обусловлен двумя важнейшими, революционными событиями в жизни России конца XIX века. Первое – строительство железной дороги, связавшей в 1888 году Новороссийск с

остальной Россией и давшей возможность массово подвозить к порту товары, произведенные развивающимся российским капитализмом.

Обустройство порта в тот период взяло на себя Акционерное общество Владикавказской железной дороги. Им было построено 5 деревянных пристаней, 2 оградительных мола, каменные, деревянные и металлические амбары для хранения экспортного русского хлеба. В 1894 году в порту был сооружен по американскому проекту элеватор емкостью 3 млн пудов зерна, не имевший себе равного не только в России, но и во всей Европе. Порт стал главным по перевалке русского хлеба за границу.

Второе революционное событие, подтолкнувшее развитие порта, связано с разработкой нефтяных месторождений на Кавказе, в районе Грозного. Для перекачки нефти на суда было сооружено несколько чугунных трубопроводов. Востребованность порта придала ему динамичное развитие и вывела в число крупнейших торговых центров на Черном море, а впоследствии и России.

В начале 90-х годов XIX века в порту имелось 33 причала. Торговую деятельность вели более 10 фирм и акционерных обществ. Наиболее крупные из них – «Луи Дрейфус и К°», нефтяное промышленное общество «Русский стандарт», общество «Черноморского цементного производства», «Русское общество пароходства и торговли». К 1900 году общий гру-

Новороссийскъ. - Набережная.





зооборот порта составлял более 1 тыс. тонн грузов, из которых экспорт – 854,1 тонны, импорт – 32,3 тонны, каботаж – 300,7 тонны.

ЭПОХА СОЦИАЛИЗМА

Первая мировая и Гражданская войны в начале XX века низвели деятельность Новороссийского порта фактически до нуля. Большинство гидротехнических сооружений были наполовину разрушены. Однако пришедшая на смену монархии в 1917 году новая советская власть, национализировав Новороссийский порт, мобилизовала рабочих и портовиков на его восстановление и в короткие сроки вернула предприятие к прежней деятельности. В скором времени порт вновь вышел в передовики.

В 1923 и 1925 годах Новороссийский порт был награжден орденами Трудового Красного Знамени – высшей государственной наградой того времени. Это была заслуженная оценка труда коллектива, восстановившего порт и активно включившегося в хозяйственную жизнь страны. В 1925 году Новороссийский порт по пропускной способности обогнал Одесский и Ленинградский порты, а в годы первой пятилетки добился самой дешевой перевалки грузов на Черном море.

20-30-е годы были годами активного развития и механизации порта. В этот период деревянные причалы заменены железобетонными и специализированы под обработку контейнерных грузов, перестраивается элеваторная галерея, импортный пирс оборудуется перегрузочными меха-

низмами. Появляется новый участок порта «Лесная гавань», причал №30 для перегрузки крупнотоннажных контейнеров и генеральных грузов, Морской вокзал.

К 1940 году Новороссийский порт по-прежнему оставался одним из крупнейших по грузообороту портов Черноморского бассейна и Советского Союза. В тот период порт состоял из четырех грузовых районов, импортного пирса, цементного пирса, каботажного участка, Восточной набережной. В 1940 году Новороссийский порт обработал 416 судов и 27564 железнодорожных вагонов, общий грузооборот порта составил 1,55 млн тонн.

Большой урон был нанесен Новороссийску в годы Великой Отечественной войны. Порт тоже практически полностью был разрушен. В целом на то, чтобы восстановить разрушенное в годы войны портовое хозяйство, ушло 10 лет. И только в 1954 году Новороссийский порт достиг довоенного грузооборота.

Во второй половине XX века восстановленный после разрушения городпорт Новороссийск вновь становится центром бурного строительства и применения самых современных технологий перевалки экспортно-импортных грузов: интенсивное строительство новых причалов пришлось на 50-60-е годы, а усовершенствование технологий, механизация, автоматизация перегрузочных процессов и высокие трудовые достижения – на 70-80-е годы.

В 1957 году строительство порта получает неожиданно мощный импульс – советское правительство

делает ставку на коренную модернизацию Новороссийского морского порта. В этом же году по проекту, разработанному ЧерноморНИИпроектом, в порту начинается большое строительство. Строятся Широкий пирс №1 (1959 г.) и Широкий пирс №2 (1964 г.), на базе которых организовываются Западный и Центральный грузовые районы, нефтеналивной район Шесхарис (1964 г.), имеющий для страны стратегическое значение.

Начало 70-х ознаменовано трудовыми рекордами портовиков – грузооборот порта в 1971 году достиг рекордных показателей и составил более 18 млн тонн, превысив грузообороты других портов страны. В этот период через Новороссийск осуществляется экспортная торговля с 65 странами и импортная – с 35 странами.

К концу десятилетия грузооборот порта стабилизировался на отметке 27 млн тонн, при этом доля нефтеналивных грузов достигла рекордного показателя – 21,5 млн тонн. В этом большую роль сыграло введение в эксплуатацию в 1978 году глубоководного причала №1 оригинальной конструкции в нефтегавани Шесхарис для приема танкеров грузоподъемностью до 250 тыс. тонн. Значительно вырос в порту уровень комплексной механизации в ходе переработки генеральных и навалочных грузов.

В 80-х годах в порту начинается целенаправленная работа по созданию концепции внутрипортового хозрасчета, пересмотру системы хозяйственных отношений между структурными подразделениями, совершенствова-



нию структуры управления портом. Новая система организации труда в этот период становится предвестником будущей реформы 90-х годов в экономике и политическом устройстве страны, в результате которой рухнула плановая экономика и распалось союзное государство, им на смену пришли рыночная экономика и пятнадцать самостоятельных государств, образованных на основе бывших союзных республик.

ЭПОХА РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

В июле 1992 года в ходе приватизационных процессов в соответствии с Указом Президента РФ от 01.07.1992 г. №721 государственное предприятие Новороссийский морской торговый порт было преобразовано в Акционерное общество открытого типа «Новороссийский морской торговый порт» и приватизировано. С этого момента у предприятия, наряду с государственной собственностью, появились частные собственники, которые, впрочем, вывели активы общества в иностранную юрисдикцию. На базе Новороссийского морского торгового порта появился также ряд других специализированных частных предприятий, осуществляющих перегрузочную и другую деятельность.

После распада Советского Союза Новороссийский порт оказался самым перспективным в силу своего расположения. Незамерзающая глубоководная Цемесская бухта, а также система молв определяющих круглогодичный график навигации в порту. Однако понадобилось еще как мини-

мум десять лет, чтобы наладить новые деловые связи, привлечь новые грузопотоки в порт и восстановить темпы роста грузооборота.

Ежегодный уверенный прирост грузооборота порта начался с конца 90-х годов XX века. С 1996 года на предприятии началось обновление парка перегрузочного оборудования. В 1999 году был смонтирован первый порталный кран «Готвальд» грузоподъемностью 100 тонн, а в 2005 году здесь работало уже 12 мобильных и 60 порталных кранов, 400 автопогрузчиков грузоподъемностью от 1,5 до 45 тонн.

За период с 1992 по 2004 год ОАО «НМТП» было перегружено 600 млн тонн грузов, объем капиталовложений за этот период составил более 11 млрд рублей. В 1998 году грузооборот порта составил 46,9 млн тонн, было обработано 2237 судов, 150828 вагонов, время обработки одного вагона составило 7,9 ваг./час.

С 2001 по 2005 год в эксплуатацию введены: комплекс по переработке минеральных удобрений, новый контейнерный терминал проектной мощностью 600 тыс. TEU в год, реконструированные 3-я зерновая и 5-я наливная пристани, что позволило повысить производственный потенциал порта. В 2005 году грузооборот ОАО «НМТП» по итогам года достиг рекордных результатов – 75,2 млн тонн, из них нефть и нефтепродукты – 55,3 млн тонн, сухие грузы – 19,1 млн тонн, химудобрения наливом – 0,8 млн тонн.

В 2006 году в результате консолидации стивидорных компаний, работающих в порту Новороссийск, была

образована Группа НМТП, в которую вошли ОАО «НМТП» как основное общество, АО «Флот Новороссийского морского торгового порта» (услуги бункеровки и буксировки), АО «ИПП» (перевалка нефтепродуктов и жидких удобрений), ОАО «НЛЭ» (перевалка лесоматериалов и контейнеров), ОАО «НСРЗ» (судоремонт и перевалка металлов).

Группа продолжила дальнейшее развитие порта: реконструкцию глубоководного нефтеналивного причала №1 в нефтерайоне Шесхарис, строительство зернового терминала мощностью 3,6 млн тонн со складами одновременного хранения 120 тыс. тонн, склада для хранения сухих минеральных удобрений емкостью 60 тыс. тонн на Восточном районе, реконструкцию двух пристаней на Западном районе, строительство мазутного терминала.

В ноябре 2007 года Группа НМТП провела IPO на международном рынке и российских торговых площадках. В ходе IPO было размещено 19,38% акций компании, в том числе 14% акций на Лондонской фондовой бирже (LSE) в форме GDR и более 5% – в форме обыкновенных акций на РТС. В 2008 году Группа НМТП приобрела крупнейшего контейнерного оператора в Калининградской области – ООО «Балтийская Стивидорная Компания» (БСК).

В 2010 году Группа НМТП вышла на третье место среди портовых операторов в Европе с грузооборотом 81,6 млн тонн. В 2011 году Группа НМТП приобрела вторую по перевалке нефти компанию «Приморский торговый порт» и увеличила объем грузооборота до 157 млн тонн.

27 сентября 2018 года государственная компания «Транснефть» консолидировала акции ПАО «НМТП», став мажоритарным акционером. А в январе 2019-го «Транснефть» получила в прямое распоряжение контрольный пакет (50,11%) группы, акции были возвращены в юрисдикцию России.

Накануне 175-й годовщины крупнейший в стране Новороссийский порт был возвращен государству, с историей которого судьба порта была всегда слита воедино.

В 2019 году ПАО «НМТП» продолжило реализацию инвестиционных проектов по модернизации существующей и созданию новой производственной базы, позволяющей расширять номенклатуру переваливаемых грузов с увеличением доли высокомаржинальных грузов. Консолидированный грузооборот Группы в 2019 году составил 142,5 млн тонн внешнеторговых грузов, или 17% общего грузооборота российских морских портов. ■

ПО ПОРУЧЕНИЮ РОСМОРРЕЧФЛОТА И ПОД ПАТРОНАТОМ МИНТРАНСА РОССИИ
И МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ ИД «МАГИСТРАЛЬ»
ПРИ УЧАСТИИ ФГУП «РОСМОРПОРТ» И АССОЦИАЦИИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ
ГОТОВИТ К ПЕЧАТИ IX ВЫПУСК ФЕДЕРАЛЬНОГО ОТРАСЛЕВОГО СПРАВОЧНИКА

МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ 2020

ЦЕЛЬ – ПРЕДОСТАВИТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ СООБЩЕСТВУ
ЭКСКЛЮЗИВНУЮ ИНФОРМАЦИЮ О КАЖДОМ МОРСКОМ ПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПО ВОПРОСАМ УЧАСТИЯ В СПРАВОЧНИКЕ, РАЗМЕЩЕНИЯ РЕКЛАМНЫХ И
ИНФОРМАЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ, ПОДАЧИ ЗАЯВОК НА ПРИОБРЕТЕНИЕ КНИГИ
ОБРАЩАТЬСЯ ПО АДРЕСУ MORVESTI@MORVESTI.RU ИЛИ ПО ТЕЛЕФОНУ (495) 763-54-20

ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ!

ИД «МАГИСТРАЛЬ»

105187, Россия, г. Москва,
Окружной проезд, д.15, к. 2,
Тел/факс: (495) 366-62-55, 365-47-22,
Моб.: +7-985-763-54-20,
E-mail: morvesti@morvesti.ru
[Http://morvesti.ru](http://morvesti.ru)



ОСНОВНОЙ ВЕКТОР – РЕАЛИЗАЦИЯ ПЛАНОВ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ

ВЫПОЛНЕНИЕ НАМЕЧЕННЫХ ПЛАНОВ НА ТЕКУЩИЙ ГОД И СРЕДНЕСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ, А ТАКЖЕ СОБЛЮДЕНИЕ СРОКОВ ПОСТАВОК В ПЕРИОД СЛОЖНОЙ ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ В СТРАНЕ СТАЛИ ГЛАВНЫМИ ЗАДАЧАМИ ЗАО «СММ» В 2020 ГОДУ. КАК ВЕДУЩИЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ТЯЖЕЛОГО ГРУЗОПОДЪЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ПОРТОВ, ВЕРФЕЙ, ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ И ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ЗАО «СММ» ВОШЛО В ПЕРЕЧЕНЬ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИХ КОМПАНИЙ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ ПО НАПРАВЛЕНИЮ «ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ» И НЕ ПРЕКРАЩАЛО СВОЮ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВО ВРЕМЯ ВЫНУЖДЕННОЙ ОСТАНОВКИ МНОГИХ ДРУГИХ ПРЕДПРИЯТИЙ.

В первой половине 2020 года ЗАО «СММ» выполнило ряд запланированных в рамках программы импортозамещения поставок тяжелого грузоподъемного оборудования, и до конца года намеченный план поставок техники будет реализован с опережением графика.

В июле текущего года во Владивостокском морском рыбном порту сдан в эксплуатацию порталный кран серии «Витязь», самый высокопроизводительный в своем классе и относящийся к последнему поколению перегрузочной техники. Он полностью соответствует специфике грузопотока, обрабатываемого на контейнерном терминале.

У крана увеличен реализуемый грузовой момент, который составляет

2300 тонн на метр, а его грузоподъемность составляет 50 тонн на вылете стрелы 45 метров. Благодаря своим характеристикам кран способен обрабатывать заходящие в порт суда-контейнеровозы вместимостью до 5 тыс. TEU.

ЦС «Звездочка» получил новый порталный монтажный кран «СММ-3000», предназначенный для выполнения монтажных операций при строительстве судов: секционный монтаж, перемещение штучных грузов, сборочные работы, а также монтаж оборудования. Поставленное оборудование обладает преимущественными техническими характеристиками по сравнению с другой грузоподъемной техникой на территории предприятия-заказчика. Грузоподъемность монтажного крана составляет 100 тонн, вылет стрелы – 69 метров, высота подъема –

50 метров. Увеличенная зона эксплуатации крана позволяет проводить работы как на ошвартованных у причала судах, в том числе в несколько бортов, так и на плавсредствах, находящихся на стапеле в док-камере. С данным краном появилась возможность перемещения грузов с судов, находящихся в акватории предприятия, непосредственно на стапель.

Из планов ЗАО «СММ» на ближайшую перспективу – поставка нескольких единиц техники в порты Азово-Черноморского бассейна, через которые проходит более трети грузопотока страны. В порту Туапсе для АО «Туапсинский морской торговый порт» (АО «ТМТП») завершается монтаж козлового крана «Барс» – универсального перегрузочного оборудования, предназначенного для



ПОРТАЛЬНЫЕ МОНТАЖНЫЕ КРАНЫ ПРОИЗВОДСТВА ЗАО «СММ»



ПОРТАЛЬНЫЙ КРАН «ВИТЯЗЬ» ПРОИЗВОДСТВА ЗАО «СММ», ОАО «ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ РЫБНЫЙ ПОРТ»

интенсивной обработки генеральных и контейнерных грузов. Грузоподъемность крана под управляемой крюковой подвеской составляет 50 тонн, колея пролета — 49 метров. Рабочий вылет левой и правой консолей крана (морская и железнодорожная) увеличены по длине соответственно до 12,1 и 14,1 метра.

Монтаж оборудования проходит на территории действующего предприятия. Для того чтобы процесс сборки не препятствовал выполнению производственных задач, инженеры ЗАО «СММ» использовали временные опоры, позволяющие поднять на необходимую высоту балку полумоста для пропуска железнодорожного состава. Напомним, что на территории АО «ТМТП» уже эксплуатируются 3 порталных крана серии «Витязь» производства ЗАО «СММ», доставленные морским путем в собранном виде с территории монтажной площадки годом ранее.

В настоящее время на территории производственного комплекса ООО «СММ-Тяжмаш» (входит в Группу компаний «СММ») завершается изготовление металлоконструкций еще трех порталных кранов серии «Витязь» для ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (ПАО «НМТП») — одного из ключевых партнеров ЗАО «СММ», лидера на российском стивидорном рынке по объему грузооборота, осуществляющего перевалку широкой номенклатуры грузов: генеральных, навалочных, наливных и контейнерных.

На данный момент ПАО «НМТП» эксплуатируются 30 порталных кранов серий «Аист» и «Витязь», некоторые из них были доставлены в порт Новороссийск в собранном виде с территории монтажной площадки через Керченский пролив.

В сентябре 2020 года Новороссийский порт празднует свое 175-летие. ЗАО «СММ» поздравляет сотрудников и руководство ПАО «НМТП» с этой знаменательной датой и выражает признательность за многолетнее деловое сотрудничество! Партнерство ЗАО «СММ» и ПАО «НМТП» свидетельствует о надежности и качестве поставляемого на предприятие грузоподъемного оборудования.

Технически сложная операция по транспортировке порталных кранов в ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (ПАО «ВМТП») была проведена специалистами ЗАО «СММ» в августе текущего года. Грузоподъемное оборудование перевозилось в собранном виде с загруженными противовесями по Северному морскому пути из



ТРАНСПОРТИРОВКА ПОРТАЛЬНЫХ КРАНОВ ЗАО «СММ». СЕВМОПУТЬ, АО «МТП УСТЬ-ЛУГА» — ПАО «ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

промышленно-логистического комплекса ЗАО «СММ», расположенного в грузовом районе «Терминал Новая гавань» АО «Морской торговый порт Усть-Луга» (АО «МТП Усть-Луга»).

Преодолев свыше 14 тыс. км, специализированное судно ледового класса Nordic Svalbard вошло в пролив Босфор Восточный. Далее судно проследовало на выгрузку под Русским мостом — символом Владивостока. Высота пролета моста — 71 метр над уровнем полной воды, надводный габарит судна с грузом составил 68,5 метра. Точность расчетов, тщательная подготовка и накопленный опыт позволили ЗАО «СММ» провести этот уникальный переход.

Всего в 2020 году компания поставит ПАО «ВМТП» 4 порталных крана серии «Витязь». Оставшиеся два крана

после завершения монтажа и проведения испытаний отправятся в пункт назначения тем же путем в следующем месяце.

Несмотря на сложную экономическую ситуацию в мире, ближайшие перспективы ЗАО «СММ» связывает с реализацией ряда проектов по поставке и модернизации оборудования, а также с выполнением комплексного плана Государственной программы по импортозамещению. Всего до конца года компания планирует поставить на ведущие предприятия России и стран дальнего зарубежья 25 единиц тяжелой грузоподъемной техники, в том числе 16 порталных перегрузочных кранов, 1 порталный монтажный кран, 1 козловой кран, 6 судовых кранов-манипуляторов и 1 палубный кран. ■



РАЗГРУЗКА ПОРТАЛЬНЫХ КРАНОВ ЗАО «СММ» У ПРИЧАЛА ПАО «ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

РЕШЕНИЕ ЗАДАЧ ЗАКАЗЧИКА – КАЧЕСТВЕННО, НАДЕЖНО И В СРОК

ПОСЛЕДСТВИЯ ПАНДЕМИИ В ВИДЕ ПАДЕНИЯ ОБЪЕМОВ, КОНКУРЕНЦИЯ, НО В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ВПЕЧАТЛЯЮЩИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ, КОТОРЫЕ ТРЕБУЮТ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ, – ТАКОВО СЕГОДНЯ ПОЛОЖЕНИЕ В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ. О ТЕНДЕНЦИЯХ, ТРЕБОВАНИЯХ ЗАКАЗЧИКОВ И СПЕЦИФИКЕ ОТРАСЛИ НАШ СЕГОДНЯШНИЙ РАЗГОВОР С ТЕХНИЧЕСКИМ ДИРЕКТОРОМ АО «НПО «АКОНИТ» СЕРГЕЕМ КУЗНЕЦОВЫМ.



«МП»: *Сергей Юрьевич, давайте начнем с перспектив отрасли, хотя о них обычно спрашивают в конце беседы. Каковы они?*

– Здесь нужно разделить морские и речные порты. У морских, в силу расположения и специфики, перспективы развития, на мой взгляд, очень оптимистичные. Среди последних новостей – порты Ленинградской области переориентируют на себя все российские внешнеторговые грузы из портов сопредельных государств к концу 2024 года, крупнейший порт Дальнего Востока – Восточный в первом полугодии текущего года продемонстрировал прирост грузооборота на 7%.

А раз есть объемы, значит, их необходимо транспортировать, хранить и перегружать. Поэтому нам как производителям конвейерного оборудования этот сегмент очень интересен.

У речных портов ситуация другая.

Объем грузоперевозок падает, растет конкуренция – в стране активно строят дороги и мосты, появляются частные компании. Никто не отменял и сезонность – на большей части страны зимой реки замерзают и судоходство невозможно.

Тем не менее, здесь также встают вопросы модернизации оборудования (хочешь быть успешным – будь современным). И плюс на больших реках типа Енисея, Лены, Оби перевалка груза может длиться два сезона: сначала он транспортируется по одной реке, затем перегружается и дальше продолжает путь по другой. Значит, здесь могут быть востребованы все технические решения, которые обеспечат эти процессы.

«МП»: *Расскажите об этих возможных решениях и что предлагает рынку ваша компания?*

– Конвейерное оборудование для перевалки насыпных грузов, загрузки барж и судов и для организации складов: телескопические поворотные штабелеры, укладчики, рекаймеры, кратцер-краны, Z-образные вертикальные конвейеры.

Наше преимущество в том, что специалисты НПО «Аконит» в ходе работы над проектом могут предложить заказчику индивидуальные решения поставленной задачи.

Например, в одном из своих проектов мы предложили заказчику уйти от классической схемы с грейферным краном и таким образом сократить операционные и эксплуатационные затраты. Специалисты НПО «Аконит» наряду с европейскими производителями предложили свою конструкцию рекаймера, которая выгодно отличалась от всех остальных и выполняла все требования организации склада.

СПРАВКА

АО «НПО «Аконит» – крупное машиностроительное предприятие. Основано в 2002 году. Специализируется на проектировании, изготовлении и поставке конвейерных систем по транспортировке насыпных грузов, а также предоставляет заказчикам полный комплекс инженеринговых услуг. Осуществляет автоматизацию промышленных объектов, в том числе по организации складского хозяйства.

Производство оборудования осуществляется на 4 площадках-партнерах компании в городах Вологда, Киров, Новокузнецк и Елабуга. На площадке в г. Вологде в 2020 году произведено техническое перевооружение производственных мощностей и установлено передовое техническое оборудование – многофункциональный центр немецкой компании DMG Mori.

В ОЭЗ «Алабуга» (Республика Татарстан) в конце 2020 года будет введен в эксплуатацию новый завод по выпуску роликов конвейерных.

НПО «Аконит» сотрудничает с предприятиями-лидерами различных отраслей промышленности, в их числе «Уралкалий», «Магнитогорский металлургический комбинат», «Северсталь», «Акрон», «Полюс», МТП «Усть-Луга» и т.д., реализует проекты совместно с ведущими российскими и зарубежными компаниями и участвует в них на правах инженеринговой компании и поставщика оборудования.

Данное оборудование было спроектировано в 3D-среде с использованием BIM-технологий, что позволило сократить время на его разработку, произвести статические, кинетические и другие расчеты всех конструкций.

«МП»: *Для многих компаний решающим фактором является опыт, основанный на реализованных проектах. А как с этим обстоят дела у вас?*

— Совершенно верно, опыт — важный момент в нашей работе. И в портовом сегменте НПО «Аконит» есть что показать заказчику. В 2020 году был завершен крупный проект в морском торговом порту Усть-Луга для «Европейского серного терминала». Мы участвовали в устройстве транспортной системы перегрузки минеральных удобрений и гранулированной серы и выступали как инженеринговая компания. Был спроектирован, изготовлен, поставлен и смонтирован комплекс ленточных конвейеров с дополнительной автоматизацией. Оборудование работает в полуавтоматическом или полностью автоматическом режиме.

Особо отмечу специфику данного проекта. Для портов один из ключевых вопросов — экология. Предъявляются очень высокие требования по защите окружающей среды, предотвращению нанесения вреда водной артерии или заливам. Проще говоря, никакой пыли и грязи.

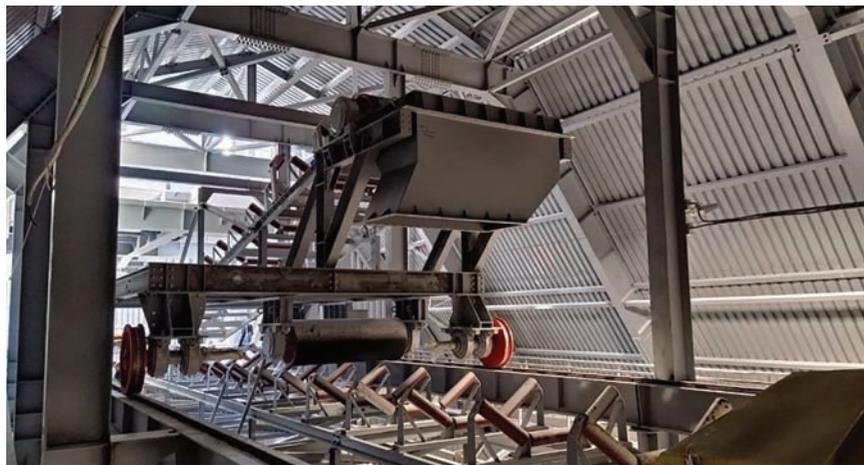
Поэтому для снижения пыления была предусмотрена герметизация мест загрузки защитными кожухами, применение аспирационных систем для отсоса запыленного воздуха, приспособлений для беспыльной очистки холостой ветви конвейерных лент, гладкая стыковка конвейерных лент. Контроль скорости движения ленты также направлен на снижение запыления.

Работа велась в тесном сотрудничестве с другими подрядчиками, так как поставка и монтаж конвейеров происходили одновременно со строительством всех систем (приемка, транспортировка, хранение).

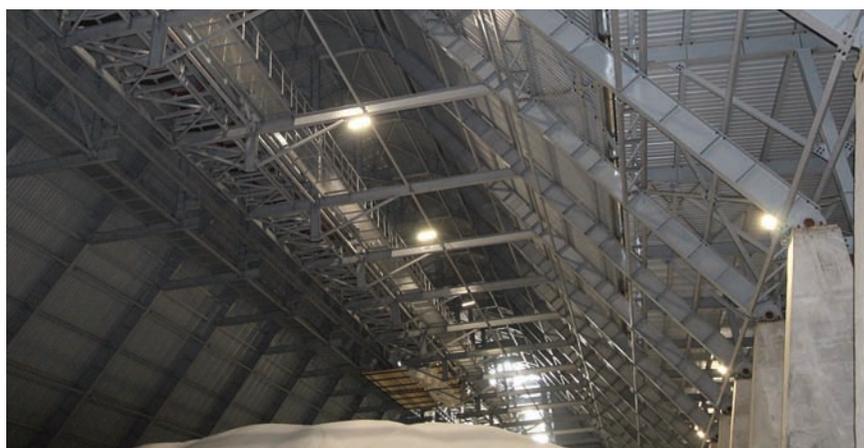
Теперь мы можем применять полученные опыт и знания в других проектах.

«МП»: *В чем заключаются особенности работы с морскими и речными портами, с какими из них вам интереснее? На какие больше ориентировано НПО «Аконит» — на морские или на речные?*

— Тут вопрос скорее в том, что мы можем предложить. Для морских портоводным из преимуществ может быть максимальная открытость и гибкость НПО «Аконит». В отличие от «гигантов» строительства, мы можем оперативно вносить конструктивные изменения в проект и согласо-



ТЕЛЕГА РАЗГРУЗОЧНАЯ



СКЛАД ХРАНЕНИЯ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ



НПО «АКОНИТ» ВЕДЕТ МОНТАЖ, СТРОИТЕЛЬСТВО И ПУСКОВЫЕ РАБОТЫ, МТП «УСТЬ-ЛУГА», МАЙ 2020

вывать их. А время — это самый ценный ресурс. Это не требует остановки работы склада, что очень важно при непрерывной работе порта в режиме 24/7.

Речным портам мы можем предложить решения по модернизации оборудования и автоматизации. Выступить как инженеринговая компания, которая полностью заберет проект и сделает его с учетом индивидуальных требований.

Нам интересно решать задачи любого заказчика — качественно, надежно и в срок. ■



НПО АКОНИТ
Комплексные решения
конвейерного транспорта
Инжиниринг

160004, Россия, г. Вологда,
ул. Ударников, д. 34,
тел./факс (8172) 20-90-16,
e-mail: mail@npoakonit.ru

ДВАДЦАТКИ, СОРОКОВКИ, ЯЩИКИ И ТЕУ-ФАКТОР



ХОТЯ КОНТЕЙНЕРЫ НА ТЕРРИТОРИИ НАШЕЙ СТРАНЫ ОБРАЩАЮТСЯ УЖЕ МНОГИЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ, ПОДСЧЕТ ИХ КОЛИЧЕСТВА ДО СИХ ПОР ВЫЗЫВАЕТ НЕКОТОРЫЕ ЗАТРУДНЕНИЯ В «ОКОЛОПОРТОВОМ СЕКТОРЕ» ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ. ЖАРГОННЫЕ СЛОВА «ДВАДЦАТКИ», «СОРОКОВКИ», «СОРОКОПЯТКИ» НАРЯДУ С «ЯЩИКАМИ» СОЗДАЮТ ИЗРЯДНУЮ ПУТАНИЦУ У ЛЮДЕЙ, НАПРЯМУЮ НЕ ВОВЛЕЧЕННЫХ В ЕЖЕДНЕВНУЮ РАБОТУ С МОРСКИМИ КОНТЕЙНЕРАМИ. НЕСМОТРЯ НА ТО ЧТО ТЕРМИНОЛОГИЯ ДАВНО ДОЛЖНА БЫЛА СЧИТАТЬСЯ УСТАНОВИВШЕЙСЯ, ОШИБКИ В ПУБЛИКАЦИЯХ И ПРОДОЛЖАЮЩИЕСЯ ОБРАЩЕНИЯ ЗА РАЗЪЯСНЕНИЕМ В ЧАСТНОМ ПОРЯДКЕ ПОБУДИЛИ ЕЩЕ РАЗ КОСНУТЬСЯ ЭТОЙ УЗКОЙ, НО ВАЖНОЙ ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКОЙ ТЕМЫ.

А.Л. КУЗНЕЦОВ, Д.Т.Н., ПРОФЕССОР КАФЕДРЫ «ПОРТЫ И ГРУЗОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ» ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА

После появления первых контейнеров стало ясно, что эффективность использования новой транспортно-технологической системы может быть достигнута лишь при полной стандартизации оборудования. Тем не менее, достичь этого было непросто.

Ситуация во многом напоминала положение в железнодорожной отрасли Америки, где имелись десятки фрагментарных линий с различной шириной колеи. И хотя эти ветки покрывали почти всю территорию страны, свести их в трансконтинентальную магистраль было возможно лишь после перешивки рельсов на единый стандарт.

В молодом контейнерном бизнесе середины XX века уже действовали крупные игроки с внушительными парками контейнеров, перевод которых на новый стандарт превращал их просто в железные ящики. Естественно, каждая из компаний хотела сделать стандартом именно свои размеры, чтобы «не перешивать» технологии.

Дело было передано третьей стороне, точнее сторонам — нескольким комитетам, национальной и международной организациям по стандартам, к которым все операторы немедленно начали искать неформальные подходы. По этой и другим причинам комитет-ареопаг стандартизации на долгие годы погрузился в размышления. В конце концов даже сами операторы не выдержали и поставили жесткий ультиматум: либо выпускается официальный международный стандарт, либо этот стандарт будет выпущен самими операторами неофициально. Отрасль не могла больше ждать.

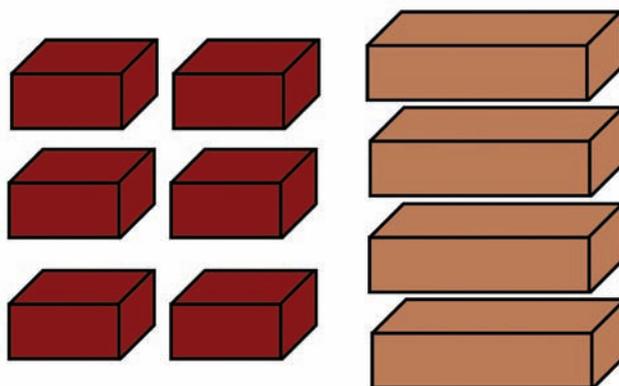
Долгие страдания закончились тем, что стандартизирующие организации разразились размерным рядом морских контейнеров в 10, 20, 30 и 40 футов длиной. Первый размер отвергли сразу, поскольку ради такого скромного объема не стоило и затевать всю эту систему. Два 20-футовых контейнера по размеру составляли один 40-футовый, уместаясь на железнодорожных и автомобильных транспортных средствах всех стран. Составить такую же комбинацию из

20-футового и 30-футового контейнера было невозможно, в связи с этим и последний размер тоже оказался невоспребованным.

Высоту контейнера предложили стандартизировать на уровне 8, 8½ и позднее 9 футов. Большие значения уже заставили бы менять стандарты сухопутного транспорта.

Ни у кого не вызвала возражений лишь стандартная ширина контейнера в 8 футов, и, как оказалось, напрасно — гипноз круглых цифр вышел транспортной индустрии боком. Добавив всего несколько сантиметров, контейнер можно было бы гармонизировать по размерам с уже широко использовавшимися тогда стандартными палетами.

Ячейки для перевозки контейнеров морем (слоты), на железнодорожных платформах и автомобилях предусматривали перевозку 20-футовых или 40-футовых контейнеров. По этой причине вместимость, определяющую провозную способность, стали измерять в соответствующих единицах — двадцатифутовых эквивалентах. У нас для обозначения этой единицы сначала использовалась аббревиатура ДФЭ, позднее вытесненная международной — TEU (twenty foot equivalent unit).



$$N_{20} = 6, \quad N_{40} = 4, \quad N_{box} = 10, \quad N_{teu} = 14$$

Практическое использование этой единицы сразу же создало некоторую неопределенность: одно и то же количество контейнеров могло быть измерено в TEU (N_{teu}), в общем количестве физических контейнеров или «ящиков» (N_{box}) или с разбивкой этого числа на 20-футовые (N_{20}) и 40-футовые (N_{40}). Например, на рисунке 1 изображены несколько контейнеров разных размеров и их измерения в разных единицах.

В качестве показателя, связывающего все эти метрики между собой, вскоре была найдена величина, получившая название «TEU-фактор», определяемая как отношение числа TEU к числу физических контейнеров, или $k_{teu} = \frac{N_{teu}}{N_{box}}$.

Если все рассматриваемые контейнеры являются 20-футовыми, то $k_{teu} = 1$, если все они 40-футовые, то $k_{teu} = 2$. В любом ином соотношении значение TEU-фактора находится между этими пределами. Для примера на рисунке выше $k_{teu} = \frac{N_{teu}}{N_{box}} = \frac{14}{10} = 1,4$.

TEU-фактор оказался удобным для оперативной оценки провозной способности транспортных средств: значение вместимости, измеренной в индифферентных единицах N_{teu} , деленное на среднестатистическое значение k_{teu} , сразу же давало число перевозимых контейнеров: $N_{box} = \frac{N_{teu}}{k_{teu}}$.

Например, типичное специализированное ячеистое контейнерное судно класса Panamax средней контейнероёмкостью 4300 TEU на торговом направлении, характеризующимся статистически подсчитанным TEU-фактором $k_{teu} = 1,75$, будет перевозить $N_{box} = \frac{N_{teu}}{k_{teu}} = \frac{4300}{1,75} \approx 2500$ контейнеров. (Количество физических контейнеров необходимо было знать для планирования грузовых операций, поскольку причальное и складское оборудование работает не с TEU, а с физическими контейнерами).

А сколько же из этого количества 20-футовых и 40-футовых контейнеров? Оказалось, что TEU-фактор удобен в употреблении еще и потому, что его значение прямо отвечает на этот вопрос, а именно: дробная часть TEU-фактора ($k_{teu} - 1$) указывает, какую долю в физических контейнерах занимают 40-футовые контейнеры. Оставшаяся часть ($2 - k_{teu}$) из всех «ящиков» имеет размер 20 футов.

Например, из 2500 ящиков на борту судна в примере выше 75% будут 40-футовыми и 25% будут 20-футовыми. Это же показывает и значение 1,4 для TEU-фактора на рисунке выше: 4 из 10 контейнеров являются 40-футовыми, тем самым образуя 40% от общего числа.

Ради упражнения ума докажем это простой алгебраической выкладкой. Итак, пусть у нас имеются величины N_{teu} , N_{20} , N_{40} , N_{box} , k_{teu} . Установим их соотношения друг с другом.

Имеем:

$$N_{20} + 2 \cdot N_{40} = N_{teu}$$

$$k_{teu} = \frac{N_{teu}}{N_{box}}$$

или

$$N_{20} + 2 \cdot N_{40} = N_{teu}$$

$$k_{teu} = \frac{N_{teu}}{N_{20} + N_{40}}$$

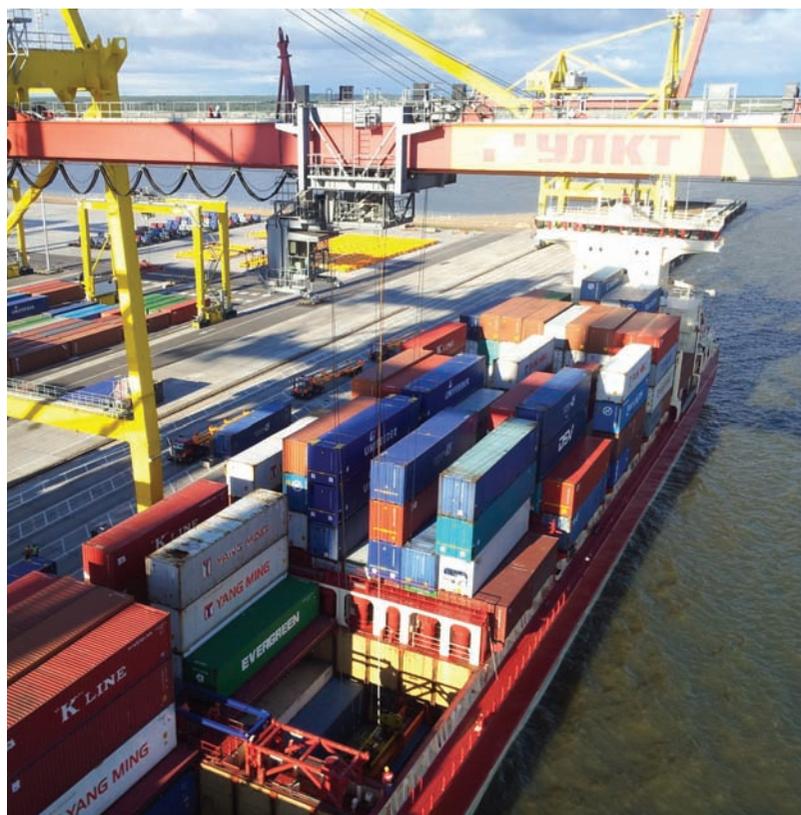
или

$$N_{20} + 2 \cdot N_{40} = N_{teu}$$

$$N_{20} \cdot k_{teu} + N_{40} \cdot k_{teu} = N_{teu}$$

или

$$N_{20} \cdot k_{teu} + 2 \cdot N_{40} \cdot k_{teu} = N_{teu} \cdot k_{teu}$$



$$N_{20} \cdot k_{teu} + N_{40} \cdot k_{teu} = N_{teu}$$

откуда

$$N_{40} \cdot k_{teu} = N_{teu} \cdot (k_{teu} - 1)$$

и

$$N_{40} = \frac{N_{teu}}{k_{teu}} \cdot (k_{teu} - 1)$$

Поскольку $\frac{N_{teu}}{k_{teu}} = N_{box}$, окончательно имеем

$$N_{40} = N_{box} \cdot (k_{teu} - 1),$$

что и доказывает наше первое утверждение.

Далее:

$$N_{20} = N_{teu} - 2 \cdot N_{40} =$$

$$= N_{teu} \cdot \left(1 - 2 \cdot \frac{k_{teu} - 1}{k_{teu}}\right) =$$

$$= \frac{N_{teu}}{k_{teu}} \cdot (k_{teu} - 2 \cdot k_{teu} + 2) =$$

$$= \frac{N_{teu}}{k_{teu}} \cdot (2 - k_{teu}) = N_{box} \cdot (2 - k_{teu}),$$

что доказывает наше второе утверждение, то есть $N_{20} = N_{box} \cdot (2 - k_{teu})$.

В заключение отметим, что в современном мире среднее значение TEU-фактора находится в районе 1,75-1,8. Иными словами, около 80% контейнеров в обращении представлены 40-футовыми контейнерами. При этом принято считать, что контейнеры длиной 45 футов так же относятся к этой группе, то есть размера 2,25 TEU не используют. Наконец для грубого пересчета контейнеров в весовые показатели предполагается, что один TEU соответствует 11,5 тонны перевозимого груза.

Следует учесть, что эти обобщенные показатели отражают средние значения, полученные по выборкам мирового объема разными экспертами. Соответствующие значения по регионам и направлениям торговли могут несколько отличаться и при более точных расчетах требуют отдельных статистических оценок. ■

НОВОСТИ С ЛЕНТЫ WWW.MORVESTI.RU

>> РЖД ДОЛЖНЫ ЗАДАТЬ НОРМЫ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ НА ВРЕМЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА – ИГОРЬ ЛЕВИТИН



Секретарь Госсовета и помощник Президента РФ Игорь Левитин потребовал от руководства ОАО «РЖД» определить на период модернизации Восточного полигона пропускные мощ-

ности, которые РЖД готовы предоставить угольщикам для вывоза твердого топлива на экспорт в страны АТР. На совместном заседании рабочих групп Госсовета по направлениям «Энергетика» и «Транспорт» И.Левитин также напомнил о необходимости выполнять планы модернизации БАМа и Транссиба.

«Хотел бы напомнить, что есть поручение Президента РФ о вывозе кузбасского угля. Просьба к РЖД – вы президенту пообещали провести в установленные сроки модернизацию БАМа. Президент поддержал правительство в принятии изменений в законы (позволивших ускорить развитие Восточного полигона РЖД). Поэтому никаких проволочек в

модернизации БАМа быть не должно. Определитесь точно, какую пропускную способность на период строительства и реконструкции вы дадите угольщикам, чтобы все четко это понимали», – цитирует И.Левитина пресс-служба правительства Кузбасса.

В ходе заседания губернатор Кузбасса, который возглавляет рабочую группу Госсовета по направлению «Энергетика», предложил РЖД предоставлять объективную оперативную информацию о строительстве объектов Восточного полигона. Это позволит угольным компаниям планировать инвестиции в развитие своих предприятий и в инфраструктуру для перевозок.

>> МИХАИЛ МИШУСТИН УТВЕРДИЛ ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ

Премьер-министр Михаил Мишустин подписал постановление о субсидировании транзитных железнодорожных перевозок контейнеров по территории РФ. Об этом говорится в сообщении кабмина.

«Снизить тарифы помогут субсидии для перевозчиков. Размер компенсации составит от 25 тыс. до 77 тыс. рублей за грузовой контейнер в зависимости от его типа и направления транзита. Это позволит предложить зарубежным кли-

ентам конкурентную цену. При этом временные затраты на доставку грузов из Азии в Европу и в обратном направлении по сравнению с трансокеанскими перевозками уменьшатся», – сообщили в правительстве.

Новая мера касается транзитных маршрутов, соединяющих припортовые станции Тихоокеанского бассейна с Балтийским и Черным морями, а также с пунктами пропуска на границе с Финляндией, Белоруссией, Польшей и Азербайджаном.



>> «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» СОВМЕСТНО С GLOBAL PORTS УВЕЛИЧИВАЮТ ЧАСТОТУ ОТПРАВОК РЕГУЛЯРНЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ НАХОДКИ В ЕВРОПУ

ПАО «ТрансКонтейнер» в рамках программы по развитию маршрутов и увеличению объемов перевозки транзитных грузов увеличивает частоту отправок регулярных контейнерных поездов с терминала «Восточной стивидорной компании» (ВСК, входит в Global Ports) в порту Восточном. Об этом сообщила пресс-служба компании.

«Благодаря утвержденным правилам предоставления субсидий на транзитные перевозки по территории Российской Федерации железнодорожным транспортом в контейнерах, наш сервис становится более привлека-

тельным, а у нас появляется отличная возможность «раскатать» этот маршрут и на практике показать преимущества доставки через Транссибирскую магистраль нашим клиентам из Европы и стран АТР, сформировав предпосылки для дальнейшего роста транзита в 2021 году за счет дополнительной грузовой базы, которая ранее шла океанским маршрутом», – отметил директор по продажам и клиентскому сервису ПАО «ТрансКонтейнер» Никита Пушкарев.

Первый поезд назначением на станцию Малашевиче (Польша) был отправлен 2 сентября, планируемое время в пути – 12 суток. В соста-

ве проследуют как универсальные контейнеры, так и рефрижераторные с подключением к установке бесперебойного питания в пути следования (дизель-генераторный вагон). Данный сервис позволяет существенно расширить возможности маршрута и помогает клиентам еще быстрее и безопаснее перевозить в Европу грузы, требующие поддержания температурного режима на всем пути следования.

Отправление следующих контейнерных поездов в сентябре 2020 года с терминала ВСК на станцию Малашевиче запланировано на 8, 15, 22 и 29 числа текущего месяца.

ГОСДУМА МОЖЕТ ЗАПРЕТИТЬ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ И ГАЗА НА СУДАХ, ПОСТРОЕННЫХ ЗА ПРЕДЕЛАМИ РОССИИ

В осеннюю сессию депутаты Госдумы рассмотрят в первом чтении законопроект о внесении поправок в Кодекс торгового мореплавания, подготовленный Минпромторгом летом прошлого года, сообщила «Парламентская газета». Одним из главных пунктов этого законопроекта является наделение правительства правом вводить ограничения на перевозку различных видов товаров на судах, построенных за пределами Российской Федерации. Особое место среди перечисленных товаров занимают углеводороды – нефть и газ.

Если закон будет принят, он точно затронет экспорт значительной части российской нефти. Морскими путями она идет за рубеж через четыре порта – Новороссийск, Приморск, Козьмино и Усть-Лугу. Если судить по статистике «Транснефти», в прошлом году из 218,6 млн тонн рос-

сийского нефти (суммарный экспорт) почти половина (115 млн тонн) ушли морем. В планах на этот год первоначально значится экспорт 229,5 млн тонн, из которых 115 млн – морем.

На данный момент нельзя сказать с полной уверенностью, что законопроект получит статус закона именно в нынешнем виде, но косвенные признаки есть. Так, в беседе с интернет-изданием «Газета.ру» первый заместитель председателя Комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Валерий Гартунг сказал, что в России уже есть серьезная государственная программа по развитию отечественного судостроения, и если страна планирует ее реализовать, предприятиям и строящимся судам должна быть обеспечена полная загрузка.

В качестве примера депутат привел действующий механизм, который дает отечественным



предприятиям преференции при проведении госзакупок, в том числе и ценовые. Вместе с тем, парламентарий обратился к опыту других государств, которые принимают аналогичные законы в отношении судостроительной отрасли. «Это не уникальная практика: в Индии этот способ поддержки собственных производителей используется достаточно широко», – сказал парламентарий.

ПОСЛЕ ПОЛУТОРА ЛЕТ ПРОСТОЯ СУДА ПАО «МУРМАНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО» ВЫЙДУТ В МОРЕ



Теплоход «Юрий Аршеневский» ПАО «Мурманское морское пароходство» (ММП) после кризиса на предприятии возобновит рейсы с 1 сентября, сообщили ТАСС в пресс-службе пароходства.

«25 августа 2020 года судно «Мурманского морского пароходства» теплоход «Юрий Аршеневский» получил классификационные документы Российского морского регистра судоходства, позволяющие данному судну выполнять коммерческие рейсы. В свой первый рейс он отправится уже во вторник, 1 сентября», – сообщили в пресс-службе. В пароходстве уточнили, что «Юрий Аршеневский» стал первым из судов ММП, возобновившим рейсы после кризиса на предприятии.

«Мурманское морское пароходство» находится в процедуре банкротства. Имелся огромный долг по заработной плате, который в настоящее время погашен, и, несмотря на

тяжелые времена, в пароходстве надеются на лучшее. Сейчас завершаются ремонты на других судах компании, после чего они также будут предъявлены Регистру и смогут приступить к работе», – пояснили в ММП.

Ранее сообщалось, что в прошлом году в отношении экс-гендиректора ММП было возбуждено уголовное дело о невыплате зарплаты, судом он был приговорен к штрафу. Сменивший его новый руководитель также стал фигурантом дела о невыплате зарплаты и о неуплате налогов. Кроме того, следственные органы сообщали о задержании учредителя и члена совета директоров по делу о злоупотреблении полномочиями, повлекшем тяжкие последствия.

КАПИТАНЫ ПОРТОВ И ГЛАВЫ МОРСКИХ АДМИНИСТРАЦИЙ РОССИИ ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ КОНТРОЛЯ ЗА МАЛОМЕРНЫМ СУДОХОДСТВОМ

Руководители Администраций морских портов РФ, капитаны крупнейших портов страны от Сахалина до Санкт-Петербурга, ученые и эксперты обсудили вопросы мониторинга и контроля за движением маломерных судов в прибрежных районах и акваториях морских портов.

На площадке ГМУ имени адмирала Ф.Ф.Ушакова 21-22 июля прошел всероссийский обучающий семинар «Перспективы внедрения систем мониторинга и контроля движения маломерных судов в прибрежных районах и акваториях морских портов».

Актуальность проблемы возрастает с увеличением пассажирских (прогулочных) перевозок

в районах массового отдыха граждан, особенно в тех случаях, когда такие районы входят в границы акваторий морских портов, как, например, на Черноморском побережье. Существуют и определенные вопросы в реализации требований транспортной безопасности в акваториях, где присутствует маломерный флот.

В рамках семинара специалисты университета предложили комплекс технических решений, направленных на повышение эффективности мониторинга и контроля за маломерными судами, а также дали предложения по внесению изменений в действующие нормативно-правовые акты.



ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ ВЕДУЩИЕ ЭКСПЕРТЫ ОТРАСЛИ – ПРЕДСТАВИТЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ, РЖД, ТРАНСПОРТНЫХ И СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ – ОБСУДИЛИ В ИЮЛЕ НА ОНЛАЙН-КОНФЕРЕНЦИИ «КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОТОК - 2020», ОРГАНИЗОВАННОЙ ТАСС. В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ БЫЛИ ТАКЖЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ, РОЛИ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ МАРШРУТАХ, МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ, ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В УСЛОВИЯХ ПРЕОДОЛЕНИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ ПАНДЕМИИ И ДРУГИЕ. УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ СОШЛИСЬ ВО МНЕНИИ, ЧТО БУДУЩЕЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ, ОБЪЕДИНЯЮЩИМИ ТРАНСПОРТИРОВКУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И МОРСКИМ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА НА ОСНОВЕ ЕДИНОГО ДОГОВОРА.

НАДЕЖДА ТОЛСТОУХОВА

ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ

Несмотря на пандемию коронавируса, контейнерные перевозки в 2020 году показали рост по сравнению с 2019 годом. По данным Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам, за 4 месяца 2020 года по направлению Китай – Европа – Китай было отправлено 2920 контейнерных поездов, что на 20% больше, чем за аналогичный период 2019 года, и рост контейнерных перевозок обеспечили в основном китайские грузоотправители.

«За много лет нам удалось раскатать рынок контейнерных перевозок. И, естественно, основным драйвером на данном направлении является Китай. Мы смогли привлечь китайских произ-

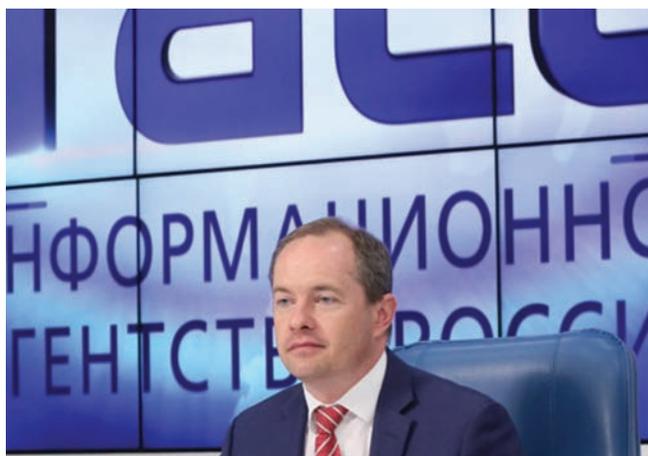
водителей на железную дорогу», – сказал генеральный секретарь Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам Геннадий Бессонов в ходе конференции «Контейнерный поток – 2020».

На сегодняшний день по направлению Европа – Китай действует 61 железнодорожный маршрут, а из Китая в Европу – 84 маршрута. Почему, несмотря на спад производства и тотальный режим самоизоляции во многих странах, контейнерные перевозки по железной дороге в первом полугодии 2020 года продолжали расти? Потому что, по мнению эксперта, железнодорожный транспорт перетянул на себя грузы, ранее отправлявшиеся по воздуху, так как воздушное сообщение с Китаем было прекращено одним из

первых, и по морю, поскольку перевозки по железной дороге в условиях пандемии оказались быстрее.

Однако при общем росте объема транзита изменилась география грузоперевозок. На сегодняшний день более 85% транзитных контейнеров идет через территорию Казахстана, в то время как объемы перевозок через территорию Дальнего Востока стали снижаться. По словам Геннадия Бессонова, это серьезная проблема, но РЖД и грузоотправители уже работают над ее решением.

Так, деловое сообщество сумело серьезно поработать над оптимизацией существующих маршрутов. РЖД снизили тариф на возврат порожних контейнеров, эту идею поддержали и другие владельцы инфраструктуры вдоль



НИКОЛАЙ ЯКОВЛЕВ, МОДЕРАТОР, РУКОВОДИТЕЛЬ ПРЕСС-ЦЕНТРА ТАСС



АЛЕКСЕЙ ШИЛО И АЛЕКСАНДР ИСУРИН (ОНЛАЙН)



транспортного коридора. Кроме того, ЦФТО РЖД выработало такие нитки графиков, которые сделали возможным увеличение грузопотока по железной дороге.

Для дальнейшего увеличения объемов контейнерных перевозок на направлении Восток – Запад – Восток, по мнению эксперта, необходимо снижать тарифы на перевозку транзитных груженых контейнеров, увеличивать пропускную способность погранпереходов Забайкальск и Гродеково для поездов из Китая в ЕС, оптимизировать механизм гарантии наличия железнодорожного подвижного состава, поддерживать техническое состояние контейнеров и т.д. «Решая вопросы получения технологий на погранпереходах, нахождения новой грузовой базы, мы сможем смело смотреть в будущее с точки зрения роста тран-

зитных контейнерных перевозок», – заявил Г.Бессонов.

Президент ПАО «ТрансКонтейнер» Александр Исурин согласился с выводами Г.Бессонова и добавил, что отрасль ждет появления механизма субсидирования транзитных перевозок, идея выработки которого была поддержана Президентом РФ Владимиром Путиным.

«Субсидии нужны, чтобы раскатать транзит. Стоимость доставки через Суэцкий канал грузов из Японии и Кореи дешевле доставки по Транссибу на \$2-2,5 тыс. при разнице в скорости доставки в 20-25 дней в пользу Транссиба. По экспертным оценкам, клиенты готовы принять разницу до \$1,5 тыс. в зависимости от направления, вот поэтому и нужна субсидия», – сказал А.Исурин.

По словам эксперта, есть опыт Ки-

тая, который серьезно субсидировал доставку по Транссибу в рамках стратегии «Один пояс – один путь», руководствуясь своими экономическими и политическими интересами. И даже при снижении субсидии клиенты продолжают отправлять грузы Транссибом, потому что перестроили логистику и оценили преимущества.

«Субсидирование конкретной перевозки возвращается обратно в бюджет в виде дополнительного заработка стивидоров и операторов подвижного состава. Увеличение объемов перевозок потребует дополнительного парка подвижного состава, и заказы будут размещаться на заводах по производству фитинговых платформ», – заявил А.Исурин.

И ПО МОРЮ, И ПО СУШЕ

Сегодня существует два основных способа перевозки контейнеров: морской >>



ГЕННАДИЙ БЕССОНОВ



НИКИТА ПУШКАРЕВ



МАКСИМ КУЛИНКО

ТАБЛИЦА 1. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК (ТЫС. ТЕУ) ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИИ

ГОД	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	I кв. 2020
ВСЕГО	161,2	173,6	239	237,6	252,1	217,7	259,3	414,4	553	581,9	133
ВОСТОК - ЗАПАД - ВОСТОК	7,4	14,9	28,8	21,6	44,3	79,7	148,5	262,5	351,1	347,7	74,5

ИСТОЧНИК: МЕЖДУНАРОДНЫЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ

и сухопутный. Первый дешевле, но дольше, второй — дороже, но быстрее. Постепенно эти различия стираются, потому что стивидоры работают над ускорением портовых операций, а перевозчики по железной дороге договариваются с РЖД о снижении тарифов и скидках. В итоге, как говорят эксперты, самым выгодным для конечного потребителя становится мультимодальный вариант перевозок, комбинирующий морскую и сухопутную транспортировку контейнеров на основе одного договора.

«Мультимодальные маршруты будут развиваться. Фокус надо делать на интересах клиента, предоставлять ему оптимальные маршруты и комбинацию видов транспорта», — заявил в ходе своего выступления Сергей Березкин, президент группы «Рускон», входящей в Группу компаний «Дело».

По словам директора по железнодорожной логистике компании Global Ports Никиты Пушкарева, сегодня необходимо обеспечить слаженное взаимодействие стивидоров и РЖД именно потому, что будущее контейнерных перевозок за мультимодальными перевозками.

Однако компания на Дальневосточном направлении сталкивается с проблемой низкой пропускной способности железных дорог: контейнерные грузы попросту не всегда успевают в срок добраться до портов, потому что в пути они конкурируют с большими объемами угля и не всегда выигрывают в этом противостоянии. Хотя только экспортные объемы контейнеров, переваленные с помощью мощностей Global Ports, за 1-е полугодие этого года выросли на 24% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

«Очень важно для контейнерных грузов обеспечить надежную и предсказуемую железнодорожную доставку, и тогда мы сможем увидеть продолжение роста экспорта такими же высокими темпами», — говорит Н.Пушкарев.

По словам Алексея Парилова, директора направления GEFCO Forwarding в России, в отрасли необходимо внедрять цифровые решения для клиентов, чтобы они могли просто и понятно определить, доставка каким видом транспорта будет для них более приемлемой.

К двум стандартным величинам — цене фрахта и минимальному транзитному времени — А.Парилов предлагает добавить в таких системах третью: индекс точности выполнения расписания. С учетом этого параметра, по его мнению, мультимодальные перевозки со временем могут стать более конкурентоспособными, чем даже прямые перевозки железнодорожным транспортом.

«Морские линейные перевозки имеют гораздо большую историю, чем мультимодальные. Там отслеживание точности выполнения расписания перевозки — это уже устоявшаяся практика. При доставке грузов по морю в коридоре Европа — Азия индекс точности выполнения расписания составляет 85,66%. Этот параметр для морской перевозки рассчитывается независимыми аналитиками на основе нескольких тысяч рейсов. Аналогичная практика по оценке транзитных перевозок железнодорожным транспортом сегодня отсутствует. Эту практику необходимо наладить», — считает эксперт.

Для этого он предлагает создать методику оценки индекса точности выполнения расписания транзитным транспортом через территорию РФ и вести независимую оценку этого параметра, адаптировать существующие в мире IT-решения и использовать их для сбора данных, а также ввести квоты пропускной способности через территорию РФ и привязать их к обязательствам по выполнению сквозного стандарта качества.

ПОЛУВАГОНЫ НЕ ДЛЯ КОНТЕЙНЕРОВ

Портовики практически единогласно выступили против инициативы владельца «Первой грузовой компании» Владимира Лисина увеличить погрузку на сети РЖД за счет перевозки контейнеров в полувагонах, а не только на фитинговых платформах. Погрузка контейнеров в полувагоны существенно усложнит технологические процессы в портах и приведет к увеличению времени ожидания грузов, считают представители стивидорных и логистических компаний.

С предложением использовать полувагоны для контейнеров В.Лисин выступил в июне на совещании у

первого вице-премьера Андрея Белоусова с членами бюро правления Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), посвященного национальному плану восстановления экономики. По словам В.Лисина, сейчас профитит полувагонов в России составляет около 20%: простаивают порядка 100 тыс. полувагонов из 500 тыс. «Есть предложение вовлечь сейчас полувагоны для перевозки контейнеров», — заявил предприниматель. На том же заседании его инициативу поддержал глава РЖД Олег Белозеров, сказав, что это «интересное предложение» и «хорошая антикризисная мера».

В то же время представители отрасли считают, что возврат к перевозке контейнеров в полувагонах станет существенным шагом назад. Хотя перевозка контейнеров таким способом разрешена Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении, на сети РЖД для российских грузоотправителей ее запретили в конце 2014 года. Возвращаться к этой практике повода нет, говорят специалисты.

Так, Н.Пушкарев из Global Ports говорит, что его компания много сделала для того, чтобы увеличить объемы и скорость обработки грузов, и для нее очень важно не обнулить достигнутые результаты. «Технологически погрузка контейнеров в полувагоны в морских портах возможна, но это приведет к существенному снижению перерабатывающей способности терминалов. В условиях, когда мы используем каждую возможность, чтобы увеличить перерабатывающие способности, нам бы не хотелось терять наработанную практику. Поэтому при принятии подобных решений необходимо обращать внимание на технологию работы портов с контейнерными поездами», — сообщил эксперт.

Его точку зрения разделяет и А.Исурин. Он отметил, что, кроме всего прочего, перевозка контейнеров в полувагонах ударит по безопасности портовых работ. «Наша позиция в отношении перевозки контейнеров в полувагонах крайне негативная. Мы считаем, что безопасность будет скомпрометирована. Увеличение темпов прироста контейнерооборота

ТехПортАвтоСервис

Официальный дилер тягачей Terberg и портовой техники Konecranes

Мы поставляем:

- Портовые тягачи
- Ричстакеры
- Вилочные погрузчики
- Штабелеры
- Сервис 24/7



Вы выбираете варианты двигателей, коробок передач, мостов и опций, чтобы оптимизировать технику под конкретно Ваши задачи.

Наша компания «ТехПортАвтоСервис» подберет оборудование под ваши задачи, произведет обучение персонала, обеспечит надежный сервис.



8 (812) 334-98-33
PORT@TPAS.RU

www.terberg.tpas.ru
www.konecranes.tpas.ru

ВСТРЕЧИ ЗАКАЗЧИКОВ И ПОДРЯДЧИКОВ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА

НОВЫЕ ВСТРЕЧИ – НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ!

Москва, улица Тверская, 22, отель InterContinental



Сентябрь

НЕФТЕГАЗОПЕРЕРАБОТКА

Модернизация производств для переработки нефти и газа

Вопросы модернизации нефтеперерабатывающих и нефтехимических мощностей, проблемы взаимодействия с лицензиарами, практика импортозамещения, современные модели управления инвестиционными проектами, стандарты и требования безопасности. Награждение лучших производителей оборудования для нефтегазопереработки. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в нефтегазовом комплексе



Октябрь

НЕФТЕГАЗСЕРВИС

Нефтегазовый сервис в России

Традиционная площадка для встреч руководителей геофизических, буровых предприятий, компаний, занятых ремонтом скважин. Подрядчики в неформальной обстановке обсуждают актуальные вопросы со своими заказчиками – нефтегазовыми компаниями. Награждение лучших нефтесервисных компаний. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в нефтегазовом комплексе



НЕФТЕГАЗСТРОЙ

Строительство в нефтегазовом комплексе

Формирование цивилизованного рынка в нефтегазовом строительстве, практика выбора строительных подрядчиков, создание российских ЕРС-фирм, увеличение доли отечественных компаний на нефтегазостроительном рынке, расценки и порядок оплаты проводимых работ. Награждение лучших нефтегазостроительных подрядчиков. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в нефтегазовом комплексе



Декабрь

НЕФТЕГАЗШЕЛЬФ

Подряды на нефтегазовом шельфе

Заказчиками оборудования выступают «Газпром нефть», «Роснефть», «ЛУКОЙЛ», «Газпром флот» и другие крупные компании. В условиях введения экономических санкций необходимо освоить производство жизненно важного оборудования, в первую очередь запасных частей. Награждение лучших компаний, способных поставлять продукцию/услуги для шельфа. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в нефтегазовом комплексе



Февраль

ИНВЕСТИЭНЕРГО

Инвестиционные проекты, модернизация и закупки в электроэнергетике

Обзор инвестиционных проектов и модернизация российской электроэнергетики, вопросы материально-технического обеспечения в отрасли, практика закупочной деятельности в крупнейших российских энергетических компаниях. Награждение лучших поставщиков электроэнергетического оборудования. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в электроэнергетике



НЕФТЕГАЗСНАБ

Снабжение в нефтегазовом комплексе

Конференция собирает руководителей служб материально-технического обеспечения нефтегазовых компаний. Обсуждается организация закупочной деятельности, практика импортозамещения, оплата и приемка поставленной продукции, информационное обеспечение рынка. Награждение лучших поставщиков продукции и услуг для нефтегазового комплекса. Презентация настенной карты инвестиционных проектов в нефтегазовом комплексе



за последние несколько лет как раз связано с технологией, скоростью погрузки, оптимизацией потоков. Если мы будем тратить время на погрузку контейнеров в полувагоны в портах, а потом на их выгрузку, это снизит наши преимущества», — сказал глава «ТрансКонтейнера».

Президент ГК «Дело» Сергей Шишкарев в интервью ТАСС заявил, что его удивило предложение В.Лисина. По словам С.Шишкарева, корейские, японские и другие азиатские компании не хотят возить свои контейнеры с высокотехнологичным грузом в полувагонах. «Это как предлагать людям, привыкшим к комфортным пассажирским поездам, пересечь в товарные вагоны, даже предложив цену в несколько раз меньше», — сравнил он. Кроме того, большинство портовых терминалов оборудованы современным оборудованием по лучшим международным стандартам. Переход на ручной и менее скоростной режим обработки контейнеров — это удар по эффективности грузопотока, считает С.Шишкарев.

Заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило на конференции «Контейнерный поток — 2020» очень сдержанно согласился с мнением представителей контейнерных компаний. «Коллеги абсолютно правильно говорят, что 24 государства спокойно эти перевозки осуществляют, но в чем я с коллегами полностью согласен — наверное, это не самое технологически взвешенное решение», — сказал А.Шило. Также он заявил, что со стороны РЖД подобной инициативы не было и что перевозку контейнеров в полувагонах можно было бы рассмотреть как антикризисную меру, но эффективность ее использования никем не подсчитывалась.

ПЕРСПЕКТИВЫ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО СМП

На фоне сокращения контейнерных перевозок по южному морскому пути через Суэцкий канал повышаются возможности альтернативных маршрутов. К такому выводу пришел Максим Кулилко, заместитель директора дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом», отвечающей за развитие Северного морского пути (СМП).

По данным «Росатома», в 2019 году общий объем мировых контейнерных перевозок составил 151 млн TEU. Ожидается, что в 2020 году из-за пандемии показатель снизится на 5,6%. В то же время по южному маршруту через Суэцкий канал объем транзитных перевозок с начала года вырос на 8%, но рост произошел в основном за счет балкеров и танкеров, перевозящих уголь и нефть, — транзитные контейнерные перевозки снизились на 15%. В мае через Суэцкий канал прошло всего 330 контейнеровозов, до этого локальный минимум (437 контейнеровозов в месяц) был зафиксирован в 2016 году. По оценкам экспертов, из-за пандемии ожидается дальнейшее снижение контейнерных перевозок. При этом стоимость транзита по южному морскому пути по-прежнему велика.

«Сборы за транзит через Суэцкий канал для одного контейнеровоза составляют 400-500 тыс. долларов, поэтому многие перевозчики, по нашей оценке, внимательно смотрят и на другие возможные маршруты, — сказал М.Кулилко. — К таким маршрутам относится и Северный морской путь, по которому к 2030 году, согласно планам Правительства РФ и «Росатома», должно открыться круглогодичное движение».

Правда, пока объем контейнерных перевозок по СМП невелик: в 2019 году по этому транспортному коридору

было перевезено 570 TEU (0,1% железнодорожного контейнерного транзита в РФ), в том числе 270 TEU в рамках пилотного рейса атомного лихтеровоза-контейнеровоза «Севморпуть». По словам М.Кулинко, пробный рейс лихтеровоза вызвал заинтересованность у потенциальных грузоотправителей. Но для того чтобы интерес перерос в сделку, необходимо обеспечить регулярность движения и выгодные тарифные ставки. Над этим дирекции Севморпути еще предстоит поработать.

В целом нужно решить четыре главные задачи: консолидировать груз, нарастить собственный контейнерный парк, построить порты-хабы на западном и восточном направлении, а также создать арктический флот, способный двигаться в восточном направлении. Если эти задачи будут решены, дирекция Севморпути совместно с РЖД может создать принципиально новую систему доставки грузов для всей Евразии, считает М.Кулилко.

Промежуточные результаты работы по превращению СМП в международную транспортную зону появятся примерно в декабре 2020 года. К этому времени должно быть подготовлено предварительное технико-экономическое обоснование проекта по созданию российского контейнерного оператора, который будет обеспечивать транзитные перевозки в акватории СМП, и проектов по созданию портов-хабов в Мурманске и Петропавловске-Камчатском для обслуживания перевозок по СМП. Согласно утвержденному в декабре 2019 года Плану развития инфраструктуры Севморпути, при создании контейнерного оператора будет учитываться возможность применения контейнеровозов ледового класса, работающих на сжиженном природном газе или ядерном топливе. ■

ПРОГНОЗЫ РЫНКА КОНТЕЙНЕРОВ

Топ-менеджеры логистических компаний дали свои прогнозы на развитие рынка перевозок контейнеров в условиях пандемии, ответив на вопросы:

1. Будет ли усиливаться консолидация рынка морских перевозок?
2. Станут ли инвестиции в российские морские порты следствием диверсификации логистических цепочек в условиях пандемии?
3. Есть ли тенденции к дальнейшему увеличению числа отправок грузов морским путем?
4. Каков общий уровень цифровизации и технологической оснащенности морских портов России в сравнении с зарубежными?



Марио Врлжичак, вице-президент компании Kuehne+Nagel в России и странах СНГ по морским перевозкам

1. В течение последних 10 лет мы наблюдали масштабный процесс консолидации морских перевозчиков: 20 компаний трансформировались в 9 крупнейших игроков рынка. Небольшие перевозчики, которые, безусловно, все еще есть в отрасли, занимаются нишевыми направлениями и услугами. Поскольку финансовое давление на перевозчиков возросло, возможно, в будущем мы увидим еще несколько консолидаций.

2. Российские порты нуждаются в инвестициях, чтобы быть конкурентоспособными в будущем, так как в сравнении с портами других стран мира в России все еще много процессов, которые осуществляются вручную. Обработка грузов в российских портах производится на основании бумажных документов, в то время как современные зарубежные порты работают в цифровом формате.

Пандемия, безусловно, оказывает влияние на доходы компаний, но морские перевозки не прекращаются, они не могут быть заменены каким-то другим видом транспортировки. Мировой экономический кризис 2008-2009 годов оказал негативное влияние на рынок морского фрахта, но

в конце концов он восстановился вслед за экономикой в целом. Надеюсь, то же самое произойдет после COVID-19.

3. Думаю, что тенденции к дальнейшему увеличению числа отправок грузов морским путем есть. Хотя потребуются определенное время, чтобы оправиться от последствий пандемии.

4. Цифровизация — это ключевой фактор успеха в будущем. Все движется быстрее, и сейчас необходимо за меньшее время делать большее количество операций. Поэтому без современных ИТ-систем и автоматизации процессов довольно сложно будет выдержать конкуренцию.

В сравнении с портами Гамбурга, Роттердама и Шанхая российские порты пока отстают по степени цифровизации и технологической оснащенности. И, на мой взгляд, изменений требует не только инфраструктура, но и бизнес-процессы.

Все еще очень много бумажной работы, которая замедляет развитие как самих портов, так и компаний. Например, если в других странах сделки могут быть совершены по контракту, который умещается на одной странице, а всеми остальными документами обмениваются в цифровом формате, то в России для этого необходимо в среднем около 20-30 страниц бумажных документов. Поэтому, если поток документации будет уменьшен — у портов появится возможность автоматизировать и оцифровать все процессы, что повысит эффективность, снизит расходы и даст возможность компаниям уменьшить затраты на свою продукцию. Это будет выигрышем для всех участников процесса.



Роман Ипатов, директор по интермодальным операциям логистической компании «ДАКСЕР»

1. Вероятнее всего, количество слияний и поглощений будет снижаться по отношению к числу подобных процессов, наблюдавшихся в течение последних нескольких лет. Однако новые сделки по объединению и укрупнению компаний будут оказывать куда более существенное влияние на рынок морских контейнерных перевозок. Причина тому — фактическое исчезновение мелких международных игроков в данном сегменте после предыдущих волн консолидации. При этом прогнозы о том, что в краткосрочной или среднесрочной перспективе все небольшие перевозчики перейдут в руки больших компаний, весьма преждевременны.

2. Сейчас на рынке морских перевозок наблюдается диверсификация логистических цепочек, в том числе и на российских направлениях. Безусловно, фактор распространения коронавируса дал определенный стимул для ускорения этого процесса и, как следствие, притока возможных инвестиций в

порты РФ. Однако определяющим или наиболее значимым, по нашему мнению, он не стал.

3. Несмотря на появившиеся мнения об увеличении числа морских грузоперевозок, однозначного ответа на этот вопрос нет. Китай, который является одним из главных морских направлений торговли, в последние годы не показывает прежних темпов развития, а охватившая весь мир пандемия коронавируса внесла непрогнозируемые коррективы во все глобальные бизнес-процессы, вызвала падение мирового потребления и замедление роста экономики в развитых странах.

4. На протяжении нескольких лет мы отмечаем ощутимый рост цифровизации в портовом обслуживании и сопутствующих процессах. Все большее количество операций совершается удаленно, без физического присутствия человека и документов на бумажных носителях.

Вместе с тем, так как наша компания не владелец и не оператор морского терминала, то нам трудно объективно судить о разнице в техническом оснащении между российскими и зарубежными портами. Мы как клиенты не наблюдаем существенных проблем и задержек с обработкой экспедируемых нами контейнеров на крупнейших терминалах в портах Санкт-Петербурга, Новороссийска, Владивостока, а также в порту Восточном.

МОСКОВСКАЯ ЧАСОВАЯ МАНУФАКТУРА "6MX"



ПРОИЗВОДСТВО ПРИБОРОВ ТОЧНОГО ВРЕМЕНИ

WWW.SIXMX.COM INFO@SIXMX.COM +7 495 973 14 18

ВЫСОКИЙ УРОЖАЙ И ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЭКСПОРТА ЗЕРНА

НЕСМОТЯ НА ЗАСУХУ И ПАНДЕМИЮ, ЗЕРНОВАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ В 2020/21 СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОМ СЕЗОНЕ ВЫХОДИТ НА ХОРОШИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ. СОГЛАСНО ПРОГНОЗАМ, ВАЛОВЫЙ СБОР ЗЕРНА В СТРАНЕ ПРИБЛИЗИТСЯ К 130 МЛН ТОНН И РЕКОРДУ 2017/18 СЕЗОНА. ЭКСПОРТ ЗЕРНА СОСТАВИТ НЕ МЕНЕЕ 49 МЛН ТОНН, ЧТО ПОЧТИ НА 5 МЛН ТОНН БОЛЬШЕ, ЧЕМ В ПРОШЛОМ СЕЗОНЕ, – ПО ЭТОМУ ПОКАЗАТЕЛЮ РОССИЯ ВНОВЬ ВЫЙДЕТ НА ПЕРВОЕ МЕСТО В МИРЕ, ОБОГНАВ СТРАНЫ ЕС. ПРИЧЕМ УЖЕ СЕГОДНЯ РОСТ ОБЪЕМОВ ЭКСПОРТА СОПРОВОЖДАЕТСЯ УВЕЛИЧЕНИЕМ ЧИСЛА СТРАН-ИМПОРТЕРОВ.

С УЧЕТОМ ПЛАНОВ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВЫХ И РАСШИРЕНИЮ СУЩЕСТВУЮЩИХ МОРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ, ДЕФИЦИТА МОЩНОСТЕЙ ПО ПЕРЕВАЛКЕ ЗЕРНА НЕ ПРЕДВИДИТСЯ. ВМЕСТЕ С ТЕМ, ПРОБЛЕМАМИ ОТРАСЛИ ОСТАЮТСЯ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К ПОРТАМ И НЕДОСТАТОК СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ПЕРЕВАЛОЧНЫХ МОЩНОСТЕЙ В ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНАХ.

ГАЛИНА МУЗЛОВА

БЛИЗКО К РЕКОРДУ

По состоянию на 26 августа в России было убрано 94,1 млн тонн зерна с 60,4% площади. Темпы уборки и показатели урожайности по стране превышают прошлогодние. Российские эксперты за последние недели неоднократно пересматривали свои прогнозы по урожаю зерновых в сторону увеличения.

Так, по данным аналитического центра АО «Русагротранс», валовой сбор зерна в 2020/21 сельскохозяйственном сезоне (1 июля 2020 года –

30 июня 2021 года) составит 128,8 млн тонн, что более чем на 8 млн тонн превышает показатель прошлого сезона и станет вторым результатом после рекорда 2017/18 в 135,5 млн тонн (рис. 1).

Данный прогноз был повышен на 1,3 млн тонн по сравнению с оценкой, сделанной в середине августа, за счет более высокой, чем ожидалось ранее, урожайности пшеницы и ячменя в Поволжье, Сибири и на Урале. В том числе «Русагротранс» прогнозирует, что будет собрано 81,9 млн тонн пше-

ницы, 20,7 млн тонн ячменя и 14 млн тонн кукурузы.

Похожие оценки приводят и другие аналитики. По прогнозу Института конъюнктуры аграрного рынка (ИКАР), сбор зерна составит 130 млн тонн, по прогнозу Российского зернового союза (РЗС) – 128 млн тонн, Аналитического центра «СовЭкон» – 127 млн тонн. Более скромные оценки дает Минсельхоз России – 122,5 млн тонн.

В нескольких регионах юга были объявлены ЧС из-за погодных аномалий, в основном засух. Так, значительное снижение урожайности зафиксировано в Краснодарском крае (-12%), Карачаево-Черкесии (-11,9%) и Крыму (-11%). Вместе с тем, максимальный прирост урожайности зерновых культур был отмечен в Поволжье и Центре – в Ульяновской (+16,9%), Тамбовской (+15,7%) и Брянской (12,1%) областях. Таким образом, потери урожая на юге и на Урале были восполнены.

АКЦЕНТ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

Сбой урожая на юге и компенсационный рост поставок из удаленных грузоформирующих регионов Поволжья и Центра в свою очередь определили значительный рост доли перевозок зерна по железной дороге

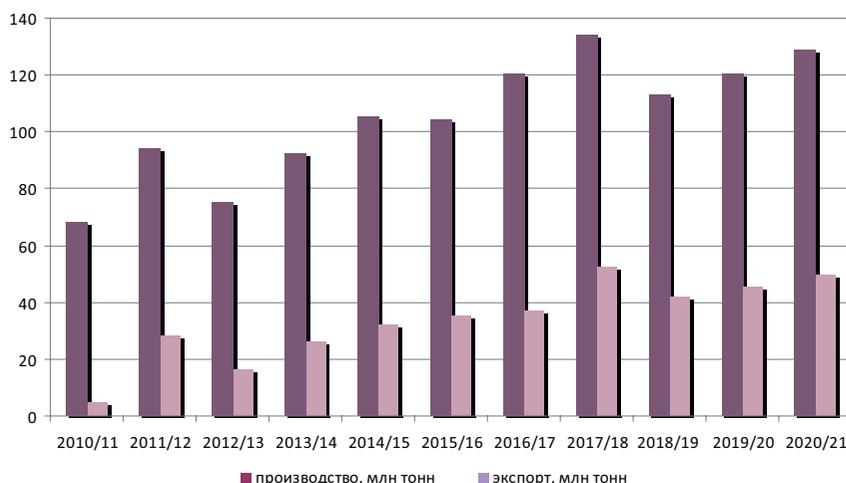


РИС. 1. ВАЛОВОЙ СБОР И ЭКСПОРТ ЗЕРНА В РОССИИ В 2010/11-2020/21 С/Х СЕЗОНАХ. ИСТОЧНИК: АО «РУСАГРОТРАНС»



ПОГРУЗКА ЗЕРНА НА СУДНО. ФОТО С САЙТА WWW.SPECAGRO.RU

по сравнению с показателями прошлого года.

Так, по данным АО «Русагротранс», в июле 2020 года доля железной дороги в направлении терминалов Новороссийска увеличилась с 35% до 50% (по итогам сезона возможен рост этого показателя до 65%). В направлении малых портов и порта Кавказ показатель составил 2,8% против 1,3% годом ранее. Растет доля поставок по железной дороге и в направлении порта Тамань (с перегрузкой на автотранспорт непосредственно до порта).

Помимо указанного фактора, на рост доли железной дороги в перевозках зерна влияет и начавшийся процесс выхода автоперевозок из «серой зоны». «В настоящее время максимальный вес автомашины вместе с грузом для экспортной отправки составляет 64 тонны, в случае зерна это означает, что перевезти в одной машине можно не более 24-27 тонн зерна, тогда как ранее перевозилось до 50-55 тонн», — отмечает Игорь Павенский, директор аналитического центра АО «Русагротранс». По его словам, росту показателя также способствуют вводимые РЖД скидки к тарифам и понижающие коэффициенты.

«Все это приводит к выравниванию конкуренции ж/д и автоперевозок зерна в направлении к портам. Однако дополнительные затраты на услуги элеваторов, которые отсутствуют при перевозке автотранспор-

том непосредственно из хозяйств, все же затрудняют конкуренцию в тарифах ж/д и автотранспорта на расстояниях менее 400 км, тем более в условиях существенного снижения урожая зерна в ряде южных регионов», — отмечает эксперт.

В текущем году из-за ограничений, введенных в связи с пандемией, в железнодорожных перевозках по направлению к портам наблюдается отрицательная динамика по ряду

грузов, например по металлам, что позволило беспрепятственно наращивать объемы перевозок зерна и на время забыть о проблеме «узких мест» на подходах к портам юга. Однако экспортный поток в направлении южных портов к 2025 году должен увеличиться на 50% по сравнению с текущим уровнем, что требует развития инфраструктуры, а также синхронизации планов железнодорожников и стивидоров.

>>

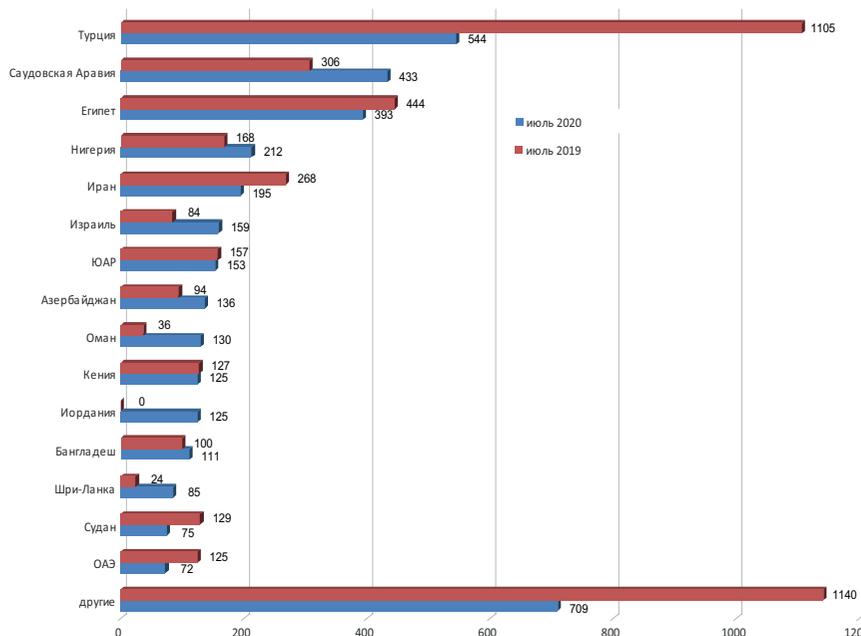


РИС. 2. РЕЙТИНГ СТРАН НАЗНАЧЕНИЯ РОССИЙСКОГО ЗЕРНА В ИЮЛЕ 2020 Г. (БЕЗ СТРАН ЕАЭС)
ИСТОЧНИК: АО «РУСАГРОТРАНС»

Определенный потенциал для решения этой проблемы эксперты видят и в цифровизации перевозочного процесса, которая позволит повысить эффективность планирования грузоперевозок. Несколько пилотных проектов по созданию электронной системы планирования и контроля за грузоперевозками уже реализуются РЖД совместно со стивидорными компаниями.

ЭКСПОРТ: РОСТ И ОГРАНИЧЕНИЯ

По данным ИКАР, на экспорт в 2020/21 сельхозгоду будет направлено 49 млн тонн зерна, в том числе 38 млн тонн пшеницы. По оценкам «Русагро-транса», экспорт составит 49-49,5 млн тонн зерновых, включая примерно 38,5-39 млн тонн пшеницы, что выше показателей прошлого года (45,2 млн и 35,1 млн тонн соответственно). Таким образом, этот сезон с большой вероятностью станет вторым и по объему экспорта после рекорда 2017 года.

В конце марта 2020 года из-за опасения нехватки зерна для внутреннего рынка и для поддержания его стабильности Правительством РФ было подписано постановление об установлении квоты на экспорт ряда зерновых культур. Объем квоты составил 7 млн тонн, она была установлена на срок с 1 апреля по 30 июня включительно. Ограничение распространялось на экспорт за пределы РФ в страны, которые не являются членами ЕАЭС. При этом Минсельхоз анонсировал, что квотирование экспорта станет постоянной мерой.

Введение квот относится к числу спорных механизмов защиты внутреннего рынка зерна. Так, РЗС еще в ян-

варе направлял в Минэкономразвития письмо, где указывал, что введение квот снизит эффективность мер господдержки и инвестиционную привлекательность отрасли и ударит по сельхозпроизводителям. РЗС в том числе указывал, что возобновление поставок без квоты в случае хорошего урожая может спровоцировать рост предложения и привести к падению цен, что в свою очередь снизит доходность аграриев. Также, по оценке РЗС, введение квоты подрывает доверие импортеров, которые предпочитают сотрудничать со странами, условия работы которых максимально прозрачны.

Негативно о мерах по ограничению экспорта отзывается и Андрей Сизов, генеральный директор Аналитического центра «СовЭкон». «Ситуация, при которой рост экспорта зерна создал бы его дефицит на внутреннем рынке, невозможна с точки зрения законов экономики, ведь в момент, когда создается угроза дефицита, экспорт становится нерентабельным», — утверждает эксперт. По его словам, введение любых ограничений экспорта зерна для сельхозпроизводителей означает посыл: «не вкладывайте деньги в свой бизнес, потому что государство в любой момент может начать их отнимать».

«Растениеводство — это не конвейер, где можно «нажать на кнопку» и временно остановить производство и продажу, это инерционная отрасль, — говорит А.Сизов. — Поэтому последствия квотирования, введенного в апреле-июне 2020 года, могут не проявиться в этом сезоне, но обязательно отразятся на отрасли в долгосрочной перспективе. Сегодня из-за введенных квот кто-то не ввел плани-

руемые земли в оборот, кто-то решил сэкономить на удобрениях, кто-то не построит новый элеватор или новый зерновой терминал, кто-то не закупил зерновозы или сельхозтехнику. В результате через 3-5 лет мы увидим снижение производства зерна вместо роста и вспомним об ограничениях экспорта 2020 года».

По словам гендиректора «СовЭкона», сельхозпроизводители будут очень довольны, если государство своими мерами не будет мешать им развивать бизнес. Надо сказать, что в последние годы зерновой сектор растет не благодаря усилиям государства, а вопреки им. «Если государство вдруг сегодня пообещает, что не будет вводить никаких ограничений, допустим, в течение 10 лет, то мы практически сразу увидим ускорение развития отрасли», — заключает эксперт.

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЭКСПОРТА

Основные объемы поставок зерна из России в этом году традиционно пойдут в Северную Африку, страны Ближнего Востока и частично — в Азиатский регион. В июле 2020 года было отмечено снижение поставок в Турцию, Египет, Иран, Судан, ОАЭ, выросли поставки в Саудовскую Аравию, Нигерию, Израиль (рис. 2).

«В развитии экспорта российского зерна продолжается диверсификация, что выражается в добавлении новых стран-импортеров, таких как Саудовская Аравия, Пакистан, Бразилия, Таиланд», — говорит И.Павенский. По его словам, если в Бразилию в этом году осуществляются разовые поставки, то экспорт в Саудовскую Аравию планомерно расширяется: раньше эта страна закупала у России только ячмень, теперь к нему добавилась пшеница, и Россия все чаще выигрывает тендеры закупок, проводимых страной.

В июле текущего сезона Турция стала лидером по импорту российского зерна, но, по мнению эксперта, это скорее инерция прошлого сезона 2019/20, когда объем поставок туда из России достиг рекордного уровня. «В дальнейшем на первое место опять вернется Египет, как это и было, начиная с сезона 2014/15 в виду снижения объема закупок со стороны Турции в целом. Если в прошлом сезоне на тендерах египетской госкомпании GASC наряду с Россией существенные объемы выигрывали экспортеры из Украины и Франции и доля России снизилась почти до 50%, то в текущем сезоне доля Россия уже достигла 80%», — отмечает И.Павенский.

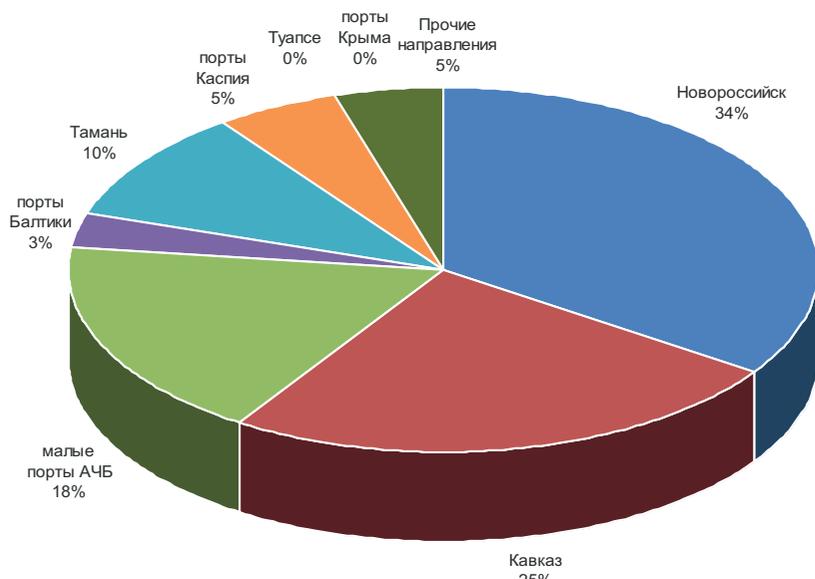


РИС. 3. СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ЗЕРНА ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ В ИЮЛЕ 2020 Г. ИСТОЧНИК: АО «РУСАГРОТРАНС»

Помимо этого, по его мнению, постоянный рост спроса на зерновые со стороны Китая дает шансы на наращивание поставок зерна из России в эту страну: в прошлом сельхозсезоне из России в Китай было отправлено 140 тыс. тонн зерна, в основном пшеницы и кукурузы из регионов Сибири, Урала и Дальнего Востока, тогда как еще 3 года поставок не было вообще.

БОЛЬШЕ ТОЧЕК ВЫХОДА ДЛЯ ЭКСПОРТА

Львиная доля зерна, направляемого на экспорт морским путем, идет через порты Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) (рис. 3), и основной прирост объемов экспорта в последние годы также приходится на эти порты.

Вместе с тем, в июле 2020 года, по данным «Русагротранса», объемы отгрузки в малых портах АЧБ сократились на 30% по сравнению с прошлым сезоном, наблюдалось сокращение и в порту Кавказ (-14%). Порты Новороссийск и Тамань сохранили уровни прошлого года, при этом был отмечен рост перевалки зерна через порты Балтики в 2,1 раза, в 1,4 раза выросли отгрузки через Азербайджан.

«Динамика перевалки зерна в портах Балтики обусловлена конъюнктурой рынка и динамикой валовых сборов. В этом году порты Балтики не будут простаивать, поскольку из-за неурожая зерна в Европе из этого региона снижаются экспортные отгрузки, которые «компенсируются» ростом экспорта из России», — поясняет И.Павенский.

Небольшой объем экспорта также идет через порты Дальнего Востока и сухопутные погранпереходы. При этом эксперт отмечает недостаток развитых терминалов с ж/д подходами



и мощностями для хранения зерна в этом регионе, который будет устраниваться за счет нового строительства. Так, строительство терминалов в портах Дальнего Востока позволит нарастить мощности перевалки на данном направлении в ближайшие годы с 0,4 млн до минимум 0,8 млн тонн, а в перспективе – до 4,7 млн тонн.

Порты Черного моря способны увеличить перевалку с 46,6 млн до 68-78 млн тонн за счет роста мощностей в портах Новороссийска, Туапсе, Тамани, Азова. В Тамани начнет функционировать новый зерновой терминал ВТБ совместно с ЭФКО с плановыми мощностями перевалки 12,5 млн тонн зерна в год.

Появление зернового терминала LugaPort в Усть-Луге мощностью 8,26 млн тонн в год, равно как и осуществление других схожих проектов в Ленинградской области, позволит

переориентировать поток с портов Прибалтики на российские порты Балтийского моря.

Таким образом, мощности по перевалке зерна вырастут с нынешних 53,6 млн до 93,9-97,8 млн тонн (табл. 1).

«Несмотря на то что мощности зерновых терминалов будут расти быстрее, чем объемы экспорта зерна, профицита мощностей (как негативного явления) опасаться не стоит. Во-первых, потому что терминалы редко работают на полную мощность и отгрузка зависит от многих факторов, в том числе от погодных условий. Во-вторых, чем больше будет «точек выхода» у экспорта зерна, тем больше будет возможностей и меньше проблем с отгрузкой у экспортеров. А рост экспортных отгрузок, в свою очередь, будет стимулировать предприятия к наращиванию объемов производства зерна», — заключает И.Павенский. ■

ТАБЛИЦА 1. РАСШИРЕНИЕ ЭКСПОРТНОГО ЗЕРНОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПОРТОВ РОССИИ

НАПРАВЛЕНИЕ	ТЕРМИНАЛЫ	ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ (МЛН ТОНН)	ПОТЕНЦИАЛ (МЛН ТОНН)	ПРИРОСТ (МЛН ТОНН)
ПОРТЫ ЧЕРНОГО МОРЯ	Новороссийск (без п/п)	19,1	26,5	7,4
	НЗТ	6,5	10,0	3,5
	НКХП	7,1	10,0	2,9
	КСК	5,5	6,5	1,0
	Туапсе	2,4	3,0	0,6
	Малые порты (в т.ч. Кавказ)	21,1	28-31,9	7-10,9
	ТЗТК (Тамань)	4,0	4,0	0,0
	ВТБ + ЭФКО (Тамань)	0,0	12,5	12,5
ПОРТЫ ВОЛГО-ДОНА	Порты Волго-Дона	2,2	2,7	0,5
ПОРТЫ БАЛТИКИ	Калининград, Усть-Луга	2,4	8,3	5,9
ПОРТЫ КАСПИЯ	Астрахань, Махачкала, Оля, Стрелецкое	2,0	4,2	2,2
ПОРТЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА	Терминал Первомайский Владивосток, Морской порт в бухте Троицы (МПБТ)	0,4	4,7	4,3
ИТОГО		53,6	93,9-97,8	40,3-44,2

ИСТОЧНИК: АО «РУСАГРОТРАНС»

РЕШЕНИЯ NEUERO ЗАДАЮТ СТАНДАРТ

ОБОРУДОВАНИЕ МАРКИ «НОЙЕРО» ИЗВЕСТНО ПОРТОВИКАМ ЕЩЕ С СОВЕТСКИХ ВРЕМЕН, КОГДА ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ КОНВЕЙЕРЫ ТИПА «ВАКУЭЙТОР» ДЕЛАЛИ ВОЗМОЖНЫМ РАЗГРУЗКУ ИМПОРТНОГО ЗЕРНА ИЗ ТАНКЕРОВ, ОБЕСПЕЧИВАЯ ПРОДОВОЛЬСТВЕННУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ СОВЕТСКОГО СОЮЗА. СЕГОДНЯ, НЕМЕЦКАЯ КОМПАНИЯ NEUERO INDUSTRIETECHNIK ПО БОЛЬШЕЙ МЕРЕ ПОМОГАЕТ ЗЕРНОТРЕЙДЕРАМ И ПОРТОВЫМ ОПЕРАТОРАМ РОССИИ ОТПРАВЛЯТЬ ЗЕРНОВЫЕ ГРУЗЫ НА ЭКСПОРТ, ХОТЯ ИНТЕРЕС К ЕЕ РЕШЕНИЯМ В СУДОРАЗГРУЗКЕ ТОЖЕ СОХРАНЯЕТСЯ

N E U E R O Industrietechnik GmbH производит судопогрузочные машины производительностью до 3000 тонн в час и судоразгрузочные — до 800 тонн в час, а также комбинированные погрузо-разгрузочные комплексы для припортовых элеваторов и специализированных терминалов. Компания накопила большой опыт реализации проектов различной сложности по всему миру и активно использует его для производства надежной, удобной в эксплуатации и обслуживании техники, отвечающей высоким современным стандартам.

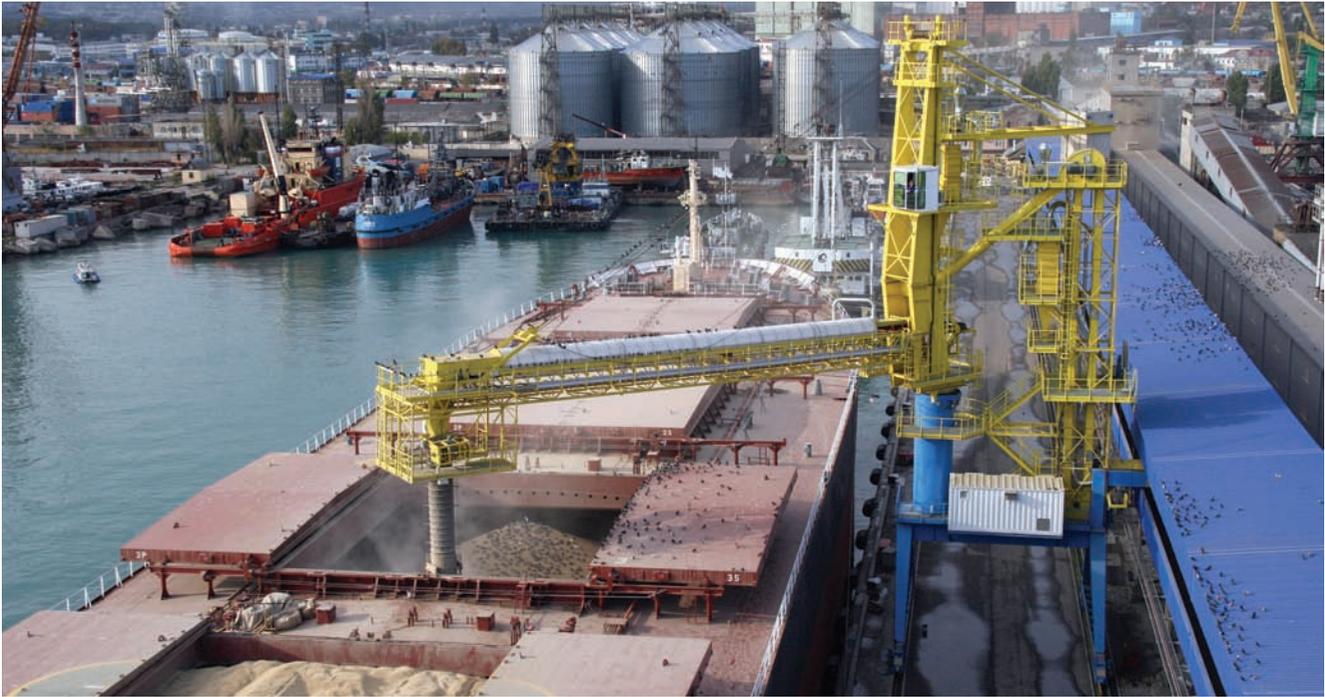
В российских портах в настоящее время эксплуатируется 16 судопо-

грузчиков NEUERO. В Новороссийске завершается монтаж уже третьей по счету судопогрузочной машины на причале ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов» (НКХП). По две установки работают на причалах ООО «Новороссийский зерновой терминал» (НЗТ), АО «Зерновой терминал «КСК» (КСК) и в Туапсе на причалах АО «Туапсинский зерновой терминал» (ТЗТ). В порту Тамань стационарный перегрузочный комплекс на пирсе, имеющий 3 башни и 6 стрел, использует ООО «Зерновой терминальный комплекс Тамань» (ЗТКТ). В Калининградской области компания «Содружество» наряду с двумя погрузчиками производительностью по 600 тонн в

час каждый эксплуатирует 5 судоразгрузчиков производительностью 300 тонн в час и 600 тонн в час на обработке импорта соевых бобов, а также комбинированную машину 200/250 для работы со шротом.

Оборудование NEUERO базируется на типовых, проверенных временем и миллионами тонн зерна решениях, но для каждого заказчика проектируется индивидуальная машина или комплекс, отвечающий специфическим требованиям заказчика и локальным условиям. Квалифицированная поддержка на этапе предварительного проектирования позволяет заказчикам получить наилучшее техническое решение, более эффективно использовать грузовой фронт, а так-





же оптимизировать инвестиции в инфраструктуру и гидротехнические сооружения.

Как погрузочные, так и разгрузочные машины традиционно комплектуются порталом на рельсовом ходу. Однако, когда это необходимо и целесообразно, NEUERO предоставляет оборудование и в стационарном исполнении, предлагает полумобильные варианты, а также разгрузчики на колесном ходу. Последние можно убрать с причала, полностью освободив его для работы с другими грузами, обрабатываемыми, например, кранами.

Мобильные машины легче приспособить к работе с самыми разнообразными судами: от маленьких до больших с различными типами крышек, с кранами и надстройками. Погрузчики и разгрузчики NEUERO способны одновременно передвигаться вдоль судна, поворачивать стрелу, удлинять телескоп и менять угол наклона стрелы, не прекращая подачу материала, а значит, не прерывая погрузочный процесс. Это повышает коэффициент использования оборудования и причала, увеличивает оборачиваемость терминала и, соответственно, сокращает сроки окупаемости вложенных средств.

Стационарное оборудование такой гибкостью не обладает. Применяя оборудование в таком исполнении, приходится идти на некоторые компромиссы и ограничения. С другой стороны, строительство стационарных комплексов позволяет существенно сократить объем инвестиций в гидротехнические сооружения и наземную инфраструктуру, а это сотни миллионов рублей.

Многие технические решения, разработанные специалистами NEUERO, де-факто стали отраслевыми стандартами, а некоторые, такие как телескопическая труба с пылеподавляющей насадкой, — визитной карточкой компании.

Заказчики отмечают, что насадка

NEUERO позволяет сделать процесс погрузки практически беспыльным, радикально улучшая экологическую обстановку на терминале, сводит к минимуму бой и снижение качества зерновых при погрузке в трюм даже таких деликатных материалов, как кукуруза и масличные. ■

NEUERO В ЦИФРАХ

1914	– год регистрации торговой марки NEUERO
3000 т/ч	– производительность старших моделей судопогрузчиков
>280 объектов	– реализовано по всему миру
>5000 единиц	– поставлено мобильных пневмоконвейеров
60 проектов	– реализовано за последние 10 лет
104 машины	– поставлено за последние 10 лет
39 машин	– поставлено для 15 заказчиков из СНГ



ВСЕ ГРУЗЫ РОССИИ

Обзор перевозок грузов через морские порты России, Балтии, Украины и Финляндии за 1-е полугодие 2020 года

Обзор содержит справочно-аналитические материалы, необходимые для постоянного мониторинга структуры грузопотоков внешнеторговых и каботажных грузов и выработки своевременных рекомендаций участникам

транспортного процесса, направленных на увеличение и оптимизацию загрузки российской транспортной системы.

В настоящей работе выполнен анализ перевозок грузов через морские порты России в разрезе по морским бассейнам, а также стран Бал-

тии, Украины и Финляндии за 1-е полугодие 2020 года в сравнении с аналогичным периодом 2019 года. В обзоре также представлен анализ прибытия в порт и отправления из порта грузов другими видами транспорта. Также представлен обзор по перевалке грузов в контейнерах

ПЕРЕВОЗКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ

Всего за 1-е полугодие 2020 года перевезено российских грузов через морские порты России, стран Балтии, Украины и Финляндии 426,9 млн т, что на 1,6% меньше, чем за тот же период прошлого года, из них: сухогрузов перевезено 201,8 млн т (-0,8%), наливных – 225,1 млн т (-2,2%).

Объем перевозок грузов через морские порты России составил 410,5 млн т (+0,1%), в том числе сухогрузы – 185,8 млн т (+2,8%), наливные – 224,7 млн т (-2,1%). Внешнеторговых грузов перевезено 374,3 млн т (+0,4%) (табл. 1).

Объем перевозок российских грузов через морские порты стран Балтии, Украины и Финляндии составил 16,4 млн т (-30,2%), в том числе сухогрузов – 16,0 млн т (-29,7%), наливных – 0,4 млн т (-45,5%).

ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ В РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО БАССЕЙНАМ

Объем перевалки грузов в морских портах России за 1-е полугодие 2020 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 0,1% и составил 410,5 млн т, в том числе по сухогрузам – на 2,8%, до 185,8 млн т, в то же время по наливным грузам объем

ТАБЛИЦА 1. ПЕРЕВОЗКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА (МЛН ТОНН)

	6 МЕСЯЦЕВ 2019 Г.	6 МЕСЯЦЕВ 2020 Г.	6 МЕСЯЦЕВ 2019 Г. / 6 МЕСЯЦЕВ 2020 Г., %	± млн т
ПОРТЫ РОССИИ, БАЛТИИ, УКРАИНЫ И ФИНЛЯНДИИ				
ВСЕГО	433,6	426,9	98,4%	-6,8
СУХОГРУЗЫ	203,4	201,8	99,2%	-1,6
НАЛИВНЫЕ	230,2	225,1	97,8%	-5,1
ПОРТЫ РОССИИ				
ВСЕГО	410,1	410,5	100,1%	0,3
СУХОГРУЗЫ	180,6	185,8	102,8%	5,1
НАЛИВНЫЕ	229,5	224,7	97,9%	-4,8
ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ				
СУХОГРУЗЫ	168,0	171,3	102,0%	3,3
НАЛИВНЫЕ	204,7	203,0	99,2%	-1,7
ПОРТЫ БАЛТИИ И УКРАИНЫ И ФИНЛЯНДИИ				
ВСЕГО	23,5	16,4	69,8%	-7,1
СУХОГРУЗЫ	22,7	16,0	70,3%	-6,7
НАЛИВНЫЕ	0,7	0,4	54,5%	-0,3

сократился на 2,1%, до 224,7 млн т (табл. 2, рис. 1).

Если рассматривать сухогрузы по номенклатуре, то положительная динамика отмечается по перевалке руды в 1,5 раза, минеральных удобрений – на 6,1%, зерна – на 30,5%, грузов в контейнерах – на 1,9%, грузов на пароммах – на 2,5%, прочих навалочных грузов – на 4,1%.

В то же время уменьшились объемы перевалки угля на 1,7%, черных металлов – на 1,3%,

цветных металлов – на 10,6%, лесных грузов – на 11,5%.

Объем перевалки наливных грузов сократился за счет сырой нефти на 6,8%. В то же время по остальной номенклатуре наблюдается рост.

Грузооборот морских портов по направлениям показывает, что небольшой рост объемов перевалки отмечен по экспортным грузам за счет сухогрузов; по импорту – снижение как по сухогрузам, так и по наливным; по транзитным

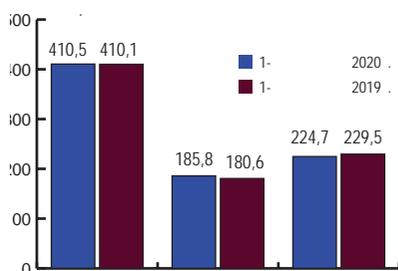


РИС. 1. ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ

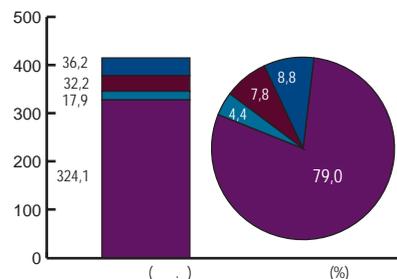


РИС. 2. ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ В РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО ВИДАМ ПЕРЕВОЗОК

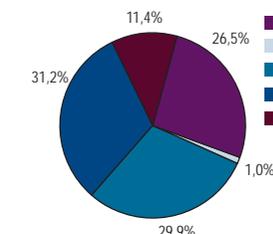


РИС. 3. ДОЛЯ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ В РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО БАССЕЙНАМ

ТАБЛИЦА 2. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ			
	1 ПОЛУГ.	% 2020/2019	1 ПОЛУГ.	1 ПОЛУГ.	% 2020/2019	1 ПОЛУГ.	% 2020/2019	1 ПОЛУГ.	% 2020/2019	1 ПОЛУГ.	% 2020/2019	1 ПОЛУГ.	% 2020/2019	1 ПОЛУГ.	% 2020/2019	
	2020	2019	2020	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	
СУХОГРУЗЫ																
РУДА	3901,3	155,3	2584,5	4497,5	174	1308,5	1377,9	105,3	10,6	8,2	174					
УГОЛЬ, КОКС	87499,1	86037,9	98,3	86718,7	85229,3	98,3	26,7	15,3	2,4	753,7	790,9	104,9				
ХИМ. И МИН. УДОБРЕНИЯ	8878,6	9420,6	106,1	8845,9	8994,8	101,7	4,2	18,6	14,9	12,9	86,6	48,5				
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	4602,9	4792,8	104,1	2072,7	2493,9	120,3	477,6	533,3	111,7	1091	1298,9	119,1				
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	104881,9	106311,2	101,4	100221,7	101215,4	101	1817,1	1945,2	107,1	1105,9	1324,8	119,8				
ЗЕРНО	13434,6	17526,8	130,5	12008,6	15048,6	125,3	11,2	53,5	121	1293,7	2424,7	187,4				
САХАР	304,3	26,5	8,7	1,8			40,9		263,4	24,7	9,4					
ПРОЧИЕ НАСЫПНЫЕ	2753,1	3124,4	113,5	1337,7	1820,7	136,1	1224,4	1071	87,5	191	232,7	121,8				
ИТОГО НАСЫПНЫЕ	16492	20677,7	125,4	13346,3	16871,1	126,4	1276,5	1124,5	88,1	384,4	24,7	6,4				
ЛЕСНЫЕ	2579,5	2287,7	88,5	2284,2	1996,6	87,4				295,2	287,1	97,3				
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	14038,8	13860,7	98,7	13710,9	13523,3	98,6	169,6	131,7	77,7	0,2	129,8	105,6				
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	2116,6	1891,3	89,4	1816,8	1595,5	87,8	26,1	35	134,2	74,1	186,7	102,2				
МЕТАЛЛОЛОМ	1677,6	1509	90	1655	1502,2	90,8	6,9	1,2	17,3	15,6	5,6	35,9				
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	2209,7	2140	96,8	1208,4	1148,3	95	586,6	529,5	90,3	4,9	8	163,1				
РЕФРУГРУЗЫ	1115,5	1120,6	100,5	23,3	39,4	168,9	654,4	618	94,4	0,1	437,8	105,8				
ИЗ НИХ РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	582,7	565,7	97,1	23,3	28,5	122,3	140,4	95,7	68,2	0,1	419	105,4				
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	3363,5	3484,1	103,6	1490,3	1302,6	87,4	687,5	791,9	115,2	29,4	43,8	1156,3				
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	24521,6	24005,8	97,9	19904,8	19111,4	96	2131,1	2107,3	98,9	125,4	95,2	75,9				
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	28000,2	28920,2	101,9	11646,7	12505,1	107,4	12467,1	11934,8	95,7	491,9	387	78,7				
ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	3172,1	3251,8	102,5	7,7			16,2	0,6	3,7	3148,2	3251,2	103,3				
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (РО-РО)	994	724,5	72,9	209,3	210,4	100,5	551,2	436,1	79,1	233,5	78,1	33,4				
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	180641,2	185774,9	102,8	147620,8	151909,9	102,9	18259	17548,5	96,1	2107,7	1831,7	86,9				
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ																
НЕФТЬ	138219,6	128854,2	93,2	92656,4	84401,5	91,1				29133,6	29793,8	102,3				
НЕФТЕПРОДУКТЫ	72197,8	75814,9	105	62809,4	68355,5	108,8	10,5	14,2	135,2	1036,4	468,4	45,2				
ПИЩЕВЫЕ	2024	2656,8	131,3	1646	2343,4	142,4	371,5	313,4	84,4		6,6					
ХИМИЧЕСКИЕ	604,6	646,6	106,9	548	582,7	106,3	29,9	33,2	111	134,9	120,4	89,3				
ЖИЖЕННЫЙ ГАЗ	16461,1	16731,2	101,6	16274	16556,3	101,7				30304,9	30382,6	100,3				
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	229507,2	224703,7	97,9	173933,9	172239,3	99	411,9	360,8	87,6	32412,6	32214,2	99,4				
ИТОГО	410148,4	410478,6	100,1	321554,6	324149,2	100,8	18670,9	17909,3	95,9	32412,6	32214,2	99,4	37510,3	36205,9	96,5	

ТАБЛИЦА 3. ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ ПО БАССЕЙНАМ (МЛН ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВ	ВСЕГО			АРКТИЧЕСКИЙ			БАЛТИЙСКИЙ			АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ			КАСПИЙСКИЙ			ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ		
	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%
	ВСЕГО ГРУЗОВ	410148,4	410478,6	100,1	51645,7	46847,6	90,7	130066,6	127920,2	98,3	119351,6	122762,4	102,9	3550,3	4185,2	117,9	105534,2	108763,1
СУХОГРУЗЫ – ВСЕГО	180641,2	185774,9	102,8	14908,3	13090,1	87,8	55493,5	54134	97,6	41818,9	47943,2	114,6	1343,9	1811,2	134,8	67076,62	68796,33	102,6
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	14038,82	13860,72	98,7	85,11	105,38	123,8	3094,92	3473,46	112,2	7817	7046,5	90,1	28,04	29,79	106,2	3013,77	3205,61	106,4
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	2116,62	1891,31	89,4	406,92	392,29	96,4	754,36	543,86	72,1	701,27	718,06	102,4				254,07	237,1	93,3
УГОЛЬ	87499,13	86037,88	98,3	9589,16	6942,63	72,4	20925,29	1983,99	95,5	7492,72	8835,35	117,9				49491,95	50275,92	101,6
МИН-УДОБРЕНИЯ	8878,57	9420,55	106,1	1763,5	1503,6	85,3	5759,35	5946,12	103,2	1315,18	1911	145,3				40,54	51,53	127,1
ЗЕРНО	13434,58	17526,8	130,5				530,56	315,08	59,4	11950,01	15889,8	133	814,95	1171,27	143,7	139,07	150,65	108,3
ЛЕСНЫЕ	2579,46	2283,69	88,5	286,58	284,93	106,9	536,51	368,85	68,8	160,42	68,85	42,9	187,35	215,93	115,3	1428,61	1345,13	94,2
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	28000,16	28520,21	101,9	994,97	991,02	99,6	14904,95	14213,23	95,4	4512,88	4669,49	103,5	19,62	16,79	85,6	7567,73	8629,68	114
НАЛИВНЫЕ – ВСЕГО, В ТОМ ЧИСЛЕ:	229507,2	224703,7	97,9	36737,4	33757,5	91,9	74573,1	73786,2	98,9	77532,7	74819,3	96,5	2206,4	2373,9	107,6	38457,6	39966,8	103,9
НЕФТЬ СЫРАЯ	138219,6	128854,25	93,2	25514,54	22808,76	89,4	39405,66	34895,58	88,6	45579,15	42621,38	93,5	1919,75	2097,16	109,2	25800,51	26431,37	102,4
НЕФТЕПРОДУКТЫ	72197,8	75814,86	105	2095,56	1401,34	66,9	33312,83	37614,89	112,9	29494,29	29100,05	98,7				7295,12	7651,32	104,9
СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ	16461,14	16731,19	101,6	9127,34	9547,41	104,6	1405,33	911,77	64,9	566,5	387,9	68,5				5361,97	5884,11	109,7

грузам – снижение за счет сухогрузов, по наливу – незначительный рост; по каботажу – снижение за счет наливных грузов, а по сухогрузам рост.

Доля экспортных грузов составляет 79,0% от общего грузооборота портов, импортных – 4,4%, транзитных – 7,8%, каботажных – 8,8% (рис. 2).

Доля перегрузки от общего грузопотока в Арктическом бассейне составила 11,4%, в Балтийском – 31,2%, Азово-Черноморском – 29,9%, Каспийском – 1,0% и Дальневосточном – 26,5% (табл. 3, рис. 3).

В Арктическом бассейне в морских портах перегружено 46,85 млн т (-9,3%). В Балтийском бассейне объем перевалки грузов составил 127,92 млн т (-1,7%). Объем перевалки грузов в морских портах Азово-Черноморского бассейна увеличился на 2,9%, до 122,76 млн т. Грузооборот морских портов Каспийского бассейна составил 4,19 млн т (+17,9%). В Дальневосточном бассейне переработка грузов увеличилась на 3,1%, до 108,76 млн т (рис. 4).

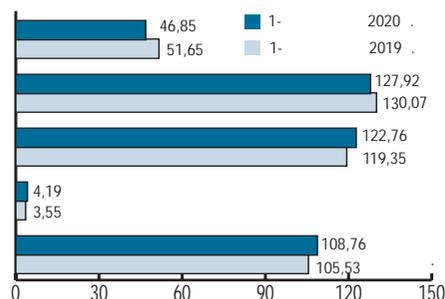


РИС. 4. ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ В РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО БАССЕЙНАМ

Грузооборот морских портов Арктического бассейна

По итогам работы за 1-е полугодие 2020 года грузооборот морских портов Арктического бассейна по сравнению с тем же периодом прошлого года сократился на 9,3% и составил 46,85 млн т (табл. 4), из них объем перевалки сухогрузов – 13,09 млн т (-12,2%), наливных грузов – 33,76 млн т (-8,1%).

Объем перевалки сухогрузов сократился за счет угля (-27,6%), минеральных удобрений

(-14,7%), цветных металлов (-3,6%), грузов в контейнерах (-0,4%), в то же время увеличились объемы перевалки руды (+64,0%), лесные грузы (+6,9%), прочие навалочные (+24,3%).

Сокращение объемов перевалки угля и минеральных удобрений вызвано аварией железнодорожного моста в направлении порта Мурманск.

По наливным грузам сократилась перевалка сырой нефти (-10,6%), нефтепродуктов (-33,1%), в то же время есть рост объемов сжиженного газа (+4,6%).

Доля перегрузки экспортных грузов в Арктическом бассейне составляет 63,5%, импортных – 0,4%, каботажных – 36,1%.

Сократился объем грузопереработки в портах Мурманск на 11,3%, до 27,4 млн т; Варандей – на 23,1%, до 2,76 млн т; Кандалакша – на 66,4%, до 0,4 млн т. Вырос грузооборот портов Архангельск на 12,2%, до 1,47 млн т; Сабетта – на 1,9%, до 14,06 млн т.

Грузооборот порта Дудинка остался на уровне аналогичного периода прошлого года.

ТАБЛИЦА 4. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ, АРКТИЧЕСКИЙ БАССЕЙН (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019
СУХОГРУЗЫ															
РУДА	1111,2	1822,7	164	907,8	1667,2	183,7	203,4	155,5	76,4						
УГОЛЬ, КОКС	9589,2	6942,6	72,4	9589,2	6942,6	72,4									
ХИМ. И МИН. УДОБРЕНИЯ	1763,5	1503,6	85,3	1763,5	1503,6	85,3									
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	163,8	203,5	124,3	26,5	5,3	20	1,5						135,8	198,2	146
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	12627,6	10472,4	82,9	12286,9	10118,7	82,4	204,9	155,5	75,9				135,8	198,2	146
ЛЕСНЫЕ	266,6	284,9	106,9	263,6	283,4	107,5							2,9	1,5	51
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	85,1	105,4	123,8					1,6					85,1	103,8	121,9
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	406,9	392,3	96,4	224,3	205,6	91,7							182,6	186,7	102,2
МЕТАЛЛОЛОМ	45	68,2	151,6	44,4	68,2	153,7							0,6		
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	53,2	106	199,3										53,2	106	199,3
РЕФГРУЗЫ	91,2	97,9	107,4	15,4	18	116,9	0,6	0,8	128,3				75,2	79,1	105,3
ИЗ НИХ РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	91,2	97,9	107,4	15,4	18	116,9	0,6	0,8	128,3				75,2	79,1	105,3
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	337,7	572	169,4	20,9	43,4	207,8	3,1	3,8	122,4				313,8	524,8	167,3
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	1019,1	1341,8	131,7	305	335,2	109,9	3,7	6,1	166,8				710,4	1000,4	140,8
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	995	991	99,6	7,1	3,5	49,7	0,3	1,5					987,6	986	99,8
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	14908,3	13090,1	87,8	12862,6	10740,8	83,5	208,9	163,2	78,1				1836,8	2186,1	119
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ															
НЕФТЬ	25514,5	22808,8	89,4	9084,9	8196,9	90,2							16429,6	14611,9	88,9
НЕФТЕПРОДУКТЫ	2095,6	1401,3	66,9	1982,8	1277,9	64,4							112,8	123,5	109,5
СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ	9127,3	9547,4	104,6	9127,3	9547,4	104,6									
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	36737,4	33757,5	91,9	20195	19022,1	94,2							16542,4	14735,4	89,1
ИТОГО	51645,7	46847,6	90,7	33057,6	29763	90	208,9	163,2	78,1				18379,2	16921,5	92,1

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна

По итогам работы за 1-е полугодие 2020 года грузооборот морских портов Балтийского бассейна сократился на 1,7% и составил 127,92 млн т (табл. 5), из них объем перевалки сухогрузов – 54,13 млн т (-2,4%), наливных грузов – 73,79 млн т (-1,1%).

Объем перевалки сухогрузов уменьшился за счет угля (-4,5%), цветных металлов (-27,9%), рефгрузов (-15,2%), лесных грузов (-31,2%),

грузов в контейнерах (-4,6%). В то же время увеличился объем перевалки черных металлов (+12,2%), руды (+21,5%), минеральных удобрений (+3,2%).

Объем перевалки наливных грузов сократился за счет сырой нефти (-11,4%), сжиженного газа (-35,1%), пищевых грузов (-22,9%). В то же время увеличился объем перевалки нефтепродуктов (+12,9%) и химических грузов (+30,3%).

Анализ грузооборота по направлениям по-

казывает, что основная доля перегрузки грузов приходится на экспорт – 89,9%, на импорт – 7,6%, каботаж и транзит – 1,5% и 1,0% соответственно.

В Балтийском бассейне сократился объем погрузочно-разгрузочных работ в портах Усть-Луга на 1,0%, до 53,8 млн т; Приморск – на 1,1%, до 29,5 млн т; Большой порт Санкт-Петербург – на 0,7%, до 29,9 млн т; Калининград – на 6,9%, до 5,4 млн т; Высоцк – на 4,8%, до 8,99 млн т.

ТАБЛИЦА 5. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ, БАЛТИЙСКИЙ БАССЕЙН (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019
СУХОГРУЗЫ															
РУДА	385,9	469	121,5	37,5	43,4	115,7	348,4	425,6	122,2						
УГОЛЬ, КОКС	20925,3	19984	95,5	20904,2	19968,6	95,5	21	15,3	72,9						
ХИМ. И МИН. УДОБРЕНИЯ	5759,4	5946,1	103,2	5740,3	5942,6	103,5	4,2	3,5	83,3	14,9					
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	2242,7	2487,9	110,9	832,5	850,4	102,2	319,3	338,6	106,1	1091	1298,9	119,1			
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	29313,3	28887,1	98,5	27514,5	26805,1	97,4	693	783,1	113	1105,9	1298,9	117,5			
ЗЕРНО	530,6	315,1	59,4	528	296,8	56,2	2,5	18,3							
САХАР	8,8						8,8								
ПРОЧИЕ НАСЫПНЫЕ	1666,1	1575,2	94,5	426,9	496,6	116,3	1222,8	1064,9	87,1				16,4	13,7	83,5
ИТОГО НАСЫПНЫЕ	2205,5	1890,3	85,7	954,9	793,4	83,1	1234,1	1083,2	87,8				16,4	13,7	83,5
ЛЕСНЫЕ	536,5	368,9	68,8	536,5	368,9	68,8							0	0	100
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	3094,9	3473,5	112,2	2967,2	3364,1	113,4	109,2	65,9	60,4				18,5	43,4	234,4
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	754,4	543,9	72,1	728,3	510,7	70,1	26,1	33,2	127,1						
МЕТАЛЛОЛОМ	901,7	970,3	107,6	901,7	969,1	107,5		1,2							
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	813,4	828,6	101,9	758,3	775,8	102,3	52,4	48,5	92,7				2,7	4,3	160
РЕФГРУЗЫ	639,5	542,4	84,8				599,7	503,8	84				39,8	38,6	97
ИЗ НИХ РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	178,9	131,9	73,7				139,1	93,3	67,1				39,8	38,6	97
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	902,6	723,2	80,1	742,7	575,6	77,5	158,8	147,3	92,7				1	0,4	38,4
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	7106,5	7081,9	99,7	6098,2	6195,2	101,6	946,3	800	84,5				62	86,7	139,7
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	14905	14213,2	95,4	7591,3	7504,1	98,9	7313,6	6709,2	91,7				0,1		
ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	788,5	1159,9	147,1	7,7			13,5	0,6	4,4				767,4	1159,3	151,1
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (РО-РО)	638,2	532,8	83,5	205,1	196,2	95,6	433	336,6	77,7						
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	55493,5	54134	97,6	42908,2	41862,8	97,6	10633,5	9712,7	91,3	1105,9	1298,9	117,5	845,8	1259,6	148,9
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ															
НЕФТЬ	39405,7	34895,6	88,6	39405,7	34895,6	88,6									
НЕФТЕПРОДУКТЫ	33312,8	37614,9	112,9	32527	36926,1	113,5							785,9	688,8	87,6
ПИЩЕВЫЕ	416,3	321	77,1	392,7	309,1	78,7	23,6	11,9	50,4						
ХИМИЧЕСКИЕ	33	42,9	130,3	3,1	9,7		29,9	33,2	111						
СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ	1405,3	911,8	64,9	1405,3	911,8	64,9									
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	74573,1	73786,2	98,9	73733,7	73052,3	99,1	53,5	45,1	84,3				785,9	688,8	87,6
ИТОГО	130066,6	127920,2	98,3	116641,9	114915,1	98,5	10687	9757,8	91,3	1105,9	1298,9	117,5	1631,7	1948,4	119,4

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна

ППо итогам работы за 1-е полугодие 2020 года грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2,9% и составил 122,76 млн т, из них объем перевалки сухогрузов – 47,94 млн т (+14,6%),

наливных грузов – 74,82 млн т (-3,5%) (табл. 6).

Объем перевалки сухогрузов увеличился за счет объема перевалки зерна (+33,0%), угля (+17,9%), минеральных удобрений (+45,3%), грузов в контейнерах (+3,5%), руды (+76,5%), цветных металлов (+2,4%). В то же время сократился объем перевалки черных металлов (-9,9%), грузов на пароме (-11,0%).

Объем перевалки наливных грузов сократил-

ся за счет сырой нефти (-6,5%), нефтепродуктов (-1,3%), сжиженного газа (-31,5%).

В то же время наблюдается положительная динамика перевалки химических грузов (+5,6%) и пищевых грузов наливом (+59,4%).

Анализ грузооборота по направлениям показал, что доля экспорта составляет 67,2%, импорта – 3,0%, транзита – 23,1% и каботаж – 6,7%.

>>

ТАБЛИЦА 6. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ, АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ БАССЕЙН (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019
СУХОГРУЗЫ															
РУДА	1680,8	2966,1	176,5	1546,6	2727,9	176,4	134,3	53,6	39,9						174
УГОЛЬ, КОКС	7492,7	8835,4	117,9	7104,5	8502,8	119,7	3,7						2,4	384,5	330,2 85,9
ХИМ. И МИН.УДОБРЕНИЯ	1315,2	1911	145,3	1301,6	1497,1	115		13,5					6,2	13,6	394,2
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	1811,9	1679,6	92,7	926,7	1281,7	138,3	156,8	192,6	122,8					728,3	205,2 28,2
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	12300,6	15392	125,1	10879,3	14009,4	128,8	294,8	259,8	88,1				19,2	1126,4	1103,6 98
ЗЕРНО	11950	15889,8	133	10526,5	13448	127,8	8,7	35,2					121	1293,7	2406,6 186
САХАР	295,5	26,5	9		1,8			32,1					263,4	24,7	9,4
ПРОЧИЕ НАСЫПНЫЕ	961,5	1466	152,5	837,6	1263,2	150,8								123,9	202,8 163,7
ИТОГО НАСЫПНЫЕ	13207	17382,3	131,6	11364,1	14713	129,5	40,8	35,2	86,2	384,4	24,7	6,4	1417,6	2609,4	184,1
ЛЕСНЫЕ	160,4	68,8	42,9	160,4	68,8	42,9									
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	7817	7046,5	90,1	7754,3	6967,3	89,9	25,5	46,4	182				0,2	37,2	32,7 87,8
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	701,3	718,1	102,4	610,2	644	105,5							91,1	74,1	81,3
МЕТАЛЛОЛОМ	358,2	204,1	57	350,6	200,4	57,2	6,9							0,7	3,7
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	442,5	382,1	86,3	121,8	63,6	52,2	298,1	317,3	106,5	2,5	0,8	32,1	20,1	0,3	1,5
РЕФГРУЗЫ	62,6	121,4	193,8		0		53,4	111,8	209,5					9,3	9,5 103
РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	9,3	9,5	103,1											9,3	9,5 103,1
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	949,5	931,2	98,1	280,1	293,4	104,7	342,7	395,5	115,4	3,2	2	62,7	323,5	240,2	74,3
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	10331,1	9403,2	91	9116,9	8168,7	89,6	726,5	871	119,9	96,8	77	79,6	390,8	286,5	73,3
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	4512,9	4669,5	103,5	2200,1	2419,4	110	2304,4	2246,8	97,5	2,2	0,9	41,4	6,2	2,3	37
ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	1047	931,8	89				2,7							1044,3	931,8 89,2
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (РО-РО)	259,9	95,6	36,8	3,9	3,2	81,3	22,9	17,6	77					233,1	74,7 32,1
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	41818,9	47943,2	114,6	33724,8	39382,6	116,8	3392,1	3430,4	101,1	483,5	121,9	25,2	4218,5	5008,3	118,7
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ															
НЕФТЬ	45579,1	42621,4	93,5	18365,3	14877,7	81									47,1
НЕФТЕПРОДУКТЫ	29494,3	29100	98,7	25325,8	25598,7	101,1							1036,4	429,4	41,4 3132,1 3071,9 98,1
ПИЩЕВЫЕ	1321,1	2106,3	159,4	971,7	1805,7	185,8	347,9	300,6	86,4					1,5	
ХИМИЧЕСКИЕ	571,7	603,7	105,6	545	572,9	105,1								26,7	30,7 115,1
СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ	566,5	387,9	68,5	379,4	213	56,1							134,9	120,4	89,3 52,2 54,5 104,4
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	77532,7	74819,3	96,5	45587,3	43068	94,5	347,9	300,6	86,4	28385,1	28246,4	99,5	3212,5	3204,2	99,7
ИТОГО	119351,6	122762,4	102,9	79312	82450,6	104	3740	3731	99,8	28868,6	28368,3	98,3	7431	8212,6	110,5

Увеличился грузооборот портов Туапсе – до 13,5 млн т (+19,5%), Тамань – до 10,0 млн т (+33,8%), Ростов-на-Дону – до 7,6 млн т

(+7,0%), Ейск – до 1,8 млн т (+14,9%), Кавказ – до 8,89 млн т (+6,6%), Таганрог – до 1,19 млн т (+2,7%). Снизился грузооборот

портов Новороссийск – до 73,48 млн т (-1,9%), Азов – до 2,78 млн т (-11,6%), Темрюк – до 1,88 млн т (-20,1%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна

По итогам работы за 1-е полугодие 2020 года грузооборот морских портов Каспийского бассейна увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 17,9% и составил 4,19 млн т (табл. 7), из них объем перевалки сухогрузов составил 1,81 млн т (+34,8%), объем перевалки

наливных составил 2,37 млн т (+7,6%).

Объем перевалки сухогрузов увеличился за счет зерна (+43,7%), черных металлов (+6,2%), лесных грузов (+15,3%). В то же время уменьшилась перевалка тарно-штучных грузов (-3,8%).

Перевалка наливных грузов увеличилась за счет транзита сырой нефти из Казахстана на 9,2%, до 2,0 млн т.

Анализ грузооборота по видам перевозок показал, что доля экспорта составляет 40,1%, импорта – 6,6%, транзита – 51,2%, каботаж – 2,1%.

Вырос объем перевалки грузов портов Махачкала на 20,4%, до 2,65 млн т; Астрахань – на 14,3%, до 1,23 млн т, и Оля – на 12,0%, до 0,30 млн т.

ТАБЛИЦА 7. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ, КАСПИЙСКИЙ БАССЕЙН (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019
СУХОГРУЗЫ															
РУДА	0,2			0,2											
ХИМ. И МИН. УДОБРЕНИЯ		8,3					1,6			6,7					
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	19,4	22,5	115,7	1			2						18,5	20,5	110,9
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	19,6	30,8	156,9	1,2			3,6			6,7			18,5	20,5	110,9
ЗЕРНО	814,9	1171,3	143,7	814,9	1153,1	141,5									18,1
ПРОЧИЕ НАСЫПНЫЕ	1,6	0,4	27,6				1,6	0,4	27,6						
ИТОГО НАСЫПНЫЕ	816,5	1171,7	143,5	814,9	1153,1	141,5	1,6	0,4	27,6						18,1
ЛЕСНЫЕ	187,4	215,9	115,3	177,3	198,8	112,2							10,1	17,1	169,7
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	28	29,8	106,2	22,1	16,5	74,6	0,5	6,8					5,4	6,5	121,1
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	164,3	158	96,2	34,5	19,5	56,7	108,8	116,9	107,4				21	21,6	103
РЕФГРУЗЫ	0,1	4,3											0,1	4,3	
РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	0,1	4,3											0,1	4,3	
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	108,2	172,7	159,6	34,6	34,4	99,3	71,8	138,1	192,3	1,6			0,2	0,2	75,7
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	300,6	364,8	121,4	91,3	70,5	77,2	181,1	261,8	144,5	1,6			26,6	32,6	122,5
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	19,6	16,8	85,6	8,7	6,9	79,3	9,8	8,8	89,6		0,4		1,1	0,6	58,6
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (РО-РО)	0,2	11,2		0,2	11				0,2						
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	1343,9	1811,2	134,8	1093,6	1440,3	131,7	192,5	274,8	142,8	1,6	7,1		56,3	89	158,1
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ															
НЕФТЬ	1919,8	2097,2	109,2							1919,8	2097,2	109,2			
НЕФТЕПРОДУКТЫ		47,3			8,3						39				
ПИЩЕВЫЕ	286,6	229,5	80,1	281,5	228,6	81,2		0,9						5,1	
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	2206,4	2373,9	107,6	281,5	236,9	84,1		0,9		1919,8	2136,1	111,3		5,1	
ИТОГО	3550,3	4185,2	117,9	1375,1	1677,2	122	192,5	275,7	143,2	1921,3	2143,3	111,6	61,4	89	145

ТАБЛИЦА 8. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА ПО УКРУПНЕННОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ, ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ БАССЕЙН (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019	6 мес. 2019	6 мес. 2020	% 2020/2019
СУХОГРУЗЫ															
РУДА	723,1	802,3	110,9	92,5	59	63,8	622,4	743,2	119,4					8,2	
УГОЛЬ, КОКС	49492	50275,9	101,6	49120,8	49815,3	101,4		1,9					369,2	460,7	124,8
ХИМ. И МИН. УДОБРЕНИЯ	40,5	51,5	127,1	40,5	51,5	127,1							79,1	42,8	54,1
ПРОЧИЕ НАВАЛОЧНЫЕ	365,1	399,3	109,4	286	356,5	124,6									
ИТОГО НАВАЛОЧНЫЕ	50620,7	51529	101,8	49539,9	50282,3	101,5	624,3	743,2	119				456,5	503,5	110,3
ЗЕРНО	139,1	150,7	108,3	139,1	150,7	108,3									
ПРОЧИЕ НАСЫПНЫЕ	123,9	82,8	66,8	73,2	60,9	83,1		5,7					50,7	16,2	31,9
ИТОГО НАСЫПНЫЕ	263	233,4	88,7	212,3	211,5	99,6		5,7					50,7	16,2	31,9
ЛЕСНЫЕ	1428,6	1345,1	94,2	1146,4	1076,6	93,9							282,2	268,5	95,2
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	3013,8	3205,6	106,4	2967,3	3175,3	107	34,4	11,1	32,3				12,1	19,2	158
ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	254,1	237,1	93,3	254,1	235,2	92,6		1,9							
МЕТАЛЛОЛОМ	372,6	266,4	71,5	358,3	264,5	73,8							14,3	1,9	13,2
ТАРНО-ШТУЧНЫЕ	736,4	665,3	90,3	293,9	289,4	98,5	127,4	46,7	36,6	2,4	7,2		312,8	322	103
РЕФГРУЗЫ	322,1	354,6	110,1	7,9	21,3	269,4	0,7	1,6	242,4		0,1		313,6	331,5	105,7
РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ	303,3	322	106,2	7,9	10,5	132,7	0,7	1,6	242,4		0,1		294,7	309,8	105,1
ПРОЧИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	1065,4	1085,1	101,9	411,9	355,9	86,4	111	107,2	96,6	24,7	10,9	44,1	517,7	611,1	118
ИТОГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	5764,4	5814,1	100,9	4293,4	4341,8	101,1	273,4	168,4	61,6	27,1	18,2	67,1	1170,5	1285,7	109,8
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	7567,7	8629,7	114	1839,6	2571,2	139,8	2839	2968,5	104,6	489,7	385,6	78,7	2399,5	2704,4	112,7
ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	1336,6	1160,1	86,8										1336,6	1160,1	86,8
НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (РО-РО)	95,6	84,9	88,8	0			95,2	81,6	85,7				0,4	3,3	
ИТОГО СУХОГРУЗЫ	67076,6	68796,3	102,6	57031,6	58483,4	102,5	3832	3967,4	103,5	516,8	403,8	78,1	5696,3	5941,8	104,3
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ															
НЕФТЬ	25800,5	26431,4	102,4	25800,5	26431,4	102,4									
НЕФТЕПРОДУКТЫ	7295,1	7651,3	104,9	2973,9	4544,5	152,8	10,5	14,2	135,2				4310,8	3092,6	71,7
СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ	5362	5884,1	109,7	5362	5884,1	109,7									
ИТОГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	38457,6	39966,8	103,9	34136,3	36860	108	10,5	14,2	135,2				4310,8	3092,6	71,7
ИТОГО	105534,2	108763,1	103,1	91167,9	95343,4	104,6	3842,4	3981,6	103,6	516,8	403,8	78,1	10007,1	9034,5	90,3

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна

По итогам работы за 1-е полугодие 2020 года грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,1% и составил 108,76 млн т (табл. 8), из них объем перевалки сухогрузов составил 68,79 млн т (+2,6%), наливных грузов – 39,97 млн т (+3,9%).

Объем перевалки сухогрузов увеличился за счет перевалки угля (+1,6%), грузов в контейне-

рах (+14,0%), руды (+10,9%), черных металлов (+6,4%), рефгрузов (+10,1%), в том числе рыбы и рыбопродуктов (+6,2%). В то же время снизилась перевалка лесных грузов (-5,8%), металлолома (-28,5%), грузов на паромках (-13,2%).

Объем перевалки наливных грузов увеличился за счет сырой нефти (+2,4%), нефтепродуктов (+4,9%) и сжиженного газа (+9,7%).

В грузообороте Дальневосточного бассейна доли по видам перевозок составляют: экспорт – 87,7%, импорт – 3,6%, транзит – 0,4%, каботаж – 8,3%.

Увеличение объемов грузопереработки отмечено в портах Восточный – на 6,0%, до 39,0 млн т; Находка – на 3,6%, до 13,56 млн т; Пригородное – на 5,5%, до 8,4 млн т; Шахтерск – на 12,7%, до 3,98 млн т.

Снизился грузооборот в порту Владивосток – на 1,2%, до 11,3 млн т; Де-Кастри – на 1,9%, до 6,8 млн т; Посыет – на 4,7%, до 3,7 млн т; Корсаков – на 2,6%, до 0,8 млн т. Грузооборот порта Ванино остался на уровне аналогичного периода прошлого года.

Сведения о прибытии грузов в морские порты России разными видами транспорта для отправления морем

За 1-е полугодие 2020 года в морские порты России для отправления морем прибыло 362,6 млн т грузов, что на 2,1% выше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, из них сухогрузов – 162,2 млн т (+6,2%), наливных – 200,4 млн т (-1,0%) (табл. 9).

Железнодорожным транспортом за 1-е полугодие 2020 года было доставлено в морские порты России 178,54 млн т (+3,4%), трубопроводным транспортом – 133,72 млн т (-1,8%), автомобильным транспортом – 32,77 млн т (+13,8%), морским транспортом – 11,81 млн т (-3,1%) и внутренним

водным транспортом – 5,78 млн т (+11,5%).

Основная доля грузов доставляется в морские порты железнодорожным транспортом – 49,2% – и трубопроводным транспортом – 36,9%. На автомобильный транспорт приходится 9,0%, морской – 3,3% и речной – 1,6% >>

ТАБЛИЦА 9. СВЕДЕНИЯ О ПРИБЫТИИ ГРУЗОВ В МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ РАЗНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ОТПРАВЛЕНИЯ МОРЕМ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ	ПРИБЫТИЕ ГРУЗА (ДЛЯ ОТПРАВЛЕНИЯ МОРЕМ)				
	ГОД	ВСЕГО	ЭКСПОРТ	ТРАНЗИТ	КАБОТАЖ
ВСЕГО ГРУЗОВ	2019	355064,8	306543,7	29973,2	18547,9
	2020	362621,9	314560	29817	18244,9
	%	102,1	102,6	99,5	98,4
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	172692,6	160617,6	2853,4	9221,6
	2020	178544,4	168017,8	2136,4	8390,2
	%	103,4	104,6	74,9	91
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	5184,9	3843,3		1341,6
	2020	5779	4418,8		1360,2
	%	111,5	115		101,4
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	28789,3	25199,1	55,5	3534,7
	2020	32767,9	28091,7	8,6	4667,6
	%	113,8	111,5	15,5	132,1
ТРУБОПРОВОДНЫМ	2019	136205,8	105243,1	27063,3	3899,4
	2020	133716,9	102845,4	27671,6	3199,9
	%	98,2	97,7	102,2	82,1
МОРСКИМ	2019	12192,2	11640,6	1	550,6
	2020	11813,7	11186,3	0,4	627
	%	96,9	96,1	40	113,9
СУХОГРУЗЫ	2019	152705,7	144204,6	1549,8	6951,3
	2020	162221,1	151861,2	1569,1	8790,8
	%	106,2	105,3	101,2	126,5
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	122205,8	116751,2	1529,3	3925,3
	2020	127871,9	121909	1560,1	4402,8
	%	104,6	104,4	102	112,2
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	2328,2	2287,7		40,5
	2020	2935,5	2805,8		129,7
	%	126,1	122,6		
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	25273,4	22502,6	19,5	2751,3
	2020	28941,7	25054,9	8,6	3878,2
	%	114,5	111,3	44,1	141
МОРСКИМ	2019	2898,3	2663,1	1	234,2
	2020	2472	2091,5	0,4	380,1
	%	85,3	78,5	40	162,3
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	2019	202359,1	162339,1	28423,4	11596,6
	2020	200400,3	162698,8	28247,9	9453,6
	%	99	100,2	99,4	81,5
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	50486,8	43866,4	1324,1	5296,3
	2020	50672,5	46108,8	576,3	3987,4
	%	100,4	105,1	43,5	75,3
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	2856,7	1555,6		1301,1
	2020	2843,5	1613		1230,5
	%	99,5	103,7		94,6
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	3515,9	2696,5	36	783,4
	2020	3825,7	3036,8		788,9
	%	108,8	112,6		100,7
ТРУБОПРОВОДНЫМ	2019	136205,8	105243,1	27063,3	3899,4
	2020	133716,9	102845,4	27671,6	3199,9
	%	98,2	97,7	102,2	82,1
МОРСКИМ	2019	10125,9	9809,5		316,4
	2020	9341,7	9094,8		246,9
	%	92,3	92,7		78

ТАБЛИЦА 10. СВЕДЕНИЯ ОБ ОТПРАВЛЕНИИ ПРИБЫВШИХ С МОРЯ ГРУЗОВ ИЗ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ РАЗНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА (ТЫС. ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ	ОТПРАВЛЕНИЕ ГРУЗА (ПРИБЫВШЕГО С МОРЯ)				
	ГОД	ВСЕГО	ИМПОРТ	ТРАНЗИТ	КАБОТАЖ
ВСЕГО ГРУЗОВ	2019	37985,1	17381,1	2429,3	18174,7
	2020	36921,6	16767,1	2368,1	17786,4
	%	97,2	96,5	97,5	97,9
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	6612,6	3696,3	497,2	2419,1
	2020	6472,9	4023,6	201,4	2247,9
	%	97,9	108,9	40,5	92,9
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	38,3	25,6	1,6	11,1
	2020	54,3	5,5	6,7	42,1
	%	141,8	21,5		
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	15187,5	12793,4	10,4	2383,7
	2020	14123,7	11909,8	23,8	2190,1
	%	93	93,1	228,8	91,9
ТРУБОПРОВОДНЫМ	2019	2087,1		1919,8	167,3
	2020	1943,4		1743,6	199,8
	%	93,1		90,8	119,4
МОРСКИМ	2019	14059,6	865,8	0,3	13193,5
	2020	14327,3	828,2	392,6	13106,5
	%	101,9	95,7		99,3
СУХОГРУЗЫ	2019	22757,7	16992,1	509,5	5256,1
	2020	21922,3	16417,7	232	5272,6
	%	96,3	96,6	45,5	100,3
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	6500,7	3696,3	497,2	2307,2
	2020	6389	4006,8	201,4	2180,8
	%	98,3	108,4	40,5	94,5
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	29,9	25,6	1,6	2,7
	2020	23,3	5,5	6,7	11,1
	%	77,9	21,5		
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	14890,2	12762,7	10,4	2117,1
	2020	13804,4	11875,2	23,8	1905,4
	%	92,7	93	228,8	90
МОРСКИМ	2019	1336,9	507,5	0,3	829,1
	2020	1705,6	530,2	0,1	1175,3
	%	127,6	104,5	33,3	141,8
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	2019	15227,4	389	1919,8	12918,6
	2020	14998,7	349,4	2136,1	12513,2
	%	98,5	89,8	111,3	96,9
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ	2019	111,9			111,9
	2020	83,9	16,8		67,1
	%	75			60
ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ	2019	8,4			8,4
	2020	31			31
	%				
АВТОМОБИЛЬНЫМ	2019	297,3	30,7		266,6
	2020	318,7	34,6		284,1
	%	107,2	112,7		106,6
ТРУБОПРОВОДНЫМ	2019	2087,1		1919,8	167,3
	2020	1943,4		1743,6	199,8
	%	93,1		90,8	119,4
МОРСКИМ	2019	13343,2	358,3		12984,9
	2020	12621,7	298	392,5	11931,2
	%	94,6	83,2		91,9

Сведения об отправлении грузов разными видами транспорта, прибывших в морские порты России с моря

По итогам 1-го полугодия 2020 года из морских портов России отправлено 36,9 млн т грузов, что на 2,8% меньше, чем за тот же период прошлого года, из них сухогрузов – 21,9 млн т (-3,7%), наливных – 15,0 млн т (-1,5%) (табл. 10).

Автомобильным транспортом за 1-е полугодие 2020 года отправлено из морских портов России 14,12 млн т, что на 7,0% меньше, чем за прошлый год, морским транспортом – 14,33 млн т (+1,9%), по железной дороге – 6,47 млн т (-2,1%), трубопроводным

транспортом – 1,94 млн т (-6,9%) и внутренним водным транспортом – 54,3 тыс. т.

Основная доля грузов отправлялась из морских портов морским транспортом – 38,8%, автомобильным транспортом – 38,3%, железнодорожным транспортом – 17,5%, трубопроводным – 5,3% и внутренним водным – 0,1%.

Контейнерооборот морских портов России

За I квартал 2020 года перегрузка контейнеров за 1-е полугодие 2020 года перегрузка кон-

тейнеров сократилась на 1,9% по сравнению с прошлым годом и составила 2600,6 тыс. ДФЭ, в том числе количество груженых контейнеров составило 2011,5 тыс. ДФЭ (-0,4%), из них

рефрижераторных контейнеров – 263,3 тыс. ДФЭ (+0,3%), порожних – 589,1 тыс. ДФЭ (-7,0%) (табл. 11).

При этом объем перевозок контейнеров в

ТАБЛИЦА 11. ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОД, КОНТЕЙНЕРЫ (ТЫС.ТОНН / ДФЭ)

ПОРТ		ВСЕГО			ЭКСПОРТ			ИМПОРТ			ТРАНЗИТ			КАБОТАЖ		
		2019	2020	2020/2019, %	2019	2020	2020/2019, %	2019	2020	2020/2019, %	2019	2020	2020/2019, %	2019	2020	2020/2019, %
ИТОГО	тыс. тонн	28000,2	28520,2	101,9	11646,7	12505,1	107,4	12467,1	11934,8	95,7	491,9	387	78,7	3394,5	3693,3	108,8
	ДФЭ - всего	2652227	2600603	98,1	1099928	1084746	98,6	1136933	1082147	95,2	55545	40143	72,3	359821	393567	109,4
	гружен.	2018814	2011509	99,6	704715	757535	107,5	1061471	991270	93,4	43321	34452	79,5	209307	228252	109,1
	из них реф. порожн.	262550 633413	263333 589094	100,3 93	27814 395213	38637 327211	138,9 82,8	207743 75462	192417 90877	92,6 120,4	26 12224	41 5691	157,7 46,6	26967 150514	32238 165315	119,5 109,8
БОЛЬШОЙ ПОРТ САНК-ПЕТЕРБУРГ	тыс. тонн	13919,1	13411,8	96,4	7496,9	7363,9	98,2	6422,1	6047,9	94,2				0,1		
	ДФЭ - всего	1148081	1071712	93,3	579091	535742	92,5	568989	535970	94,2				1		
	гружен.	984962	934756	94,9	465308	456614	98,1	519653	478142	92				1		
	из них реф. порожн.	152027 163119	143113 136956	95,3 84	20591 113783	27714 79128	134,6 69,5	129616 49336	115399 57828	89 117,2						
НОВОРОССИЙСК	тыс. тонн	4069,5	4525,1	111,2	1000,8	1316	131,5	1978,7	2056,3	103,9	93,6	74	79,1	996,4	1078,7	108,3
	ДФЭ - всего	482214	509964	105,8	167770	182728	108,9	185413	190375	102,7	8867	5002	56,4	120164	131859	109,7
	гружен.	325245	355302	109,2	64087	86379	134,8	184165	189309	102,8	8055	4997	62	68938	74617	108,2
	из них реф. порожн.	26635 156969	28089 154662	105,5 98,5	3225 103683	3592 96349	111,4 92,9	10202 1248	10444 1066	102,4 85,4	812	5	0,6	13208	14053	106,4
ВЛАДИВОСТОК	тыс. тонн	4452,4	4618,3	103,7	2170,6	2391,2	110,2	2278,4	2226,1	97,7	2,2	0,9	41,4	1,1		
	ДФЭ - всего	397538	410072	103,2	201391	210419	104,5	195853	199378	101,8	237	275	116	57		
	гружен.	289162	298884	103,4	115438	126295	109,4	173430	172314	99,4	237	275	116	57		
	из них реф. порожн.	62173 108376	63962 111188	102,9 102,6	1951 85953	3619 84124	185,5 97,9	60196 22423	60339 27064	100,2 120,7	26	4	15,4			
ВОСТОЧНЫЙ	тыс. тонн	2209	2650,5	120	818,7	1233	150,6	818,9	871,8	106,5	369,4	292,4	79,2	202	253,2	125,4
	ДФЭ - всего	196528	212724	108,2	62172	83275	133,9	66446	67758	102	44875	34089	76	23035	27602	119,8
	гружен.	163574	186407	114	52035	75410	144,9	65533	66748	101,9	33850	28403	83,9	12156	15846	130,4
	из них реф. порожн.	3703 32954	4807 26317	129,8 79,9	1193 10137	2122 7865	177,9 77,6	1287 913	562 1010	43,7 110,6	37 11025	37 5686	122,3 51,6	1223	2086	170,6
КАЛИНИНГРАД	тыс. тонн	705,2	576,8	81,8	72,1	111	153,9	633,1	465,8	73,6						
	ДФЭ - всего	166525	120064	72,1	79169	61934	78,2	87356	58130	66,5						
	гружен.	90691	64898	71,6	3385	7163	211,6	87306	57735	66,1						
	из них реф. порожн.	6114 75834	5421 55166	88,7 72,7	64 75784	80 54771	125 72,3	6050 50	5341 395	88,3						
УСТЬ-ЛУГА	тыс. тонн	374,1	426	113,9	12,3	19,3	156,6	0,9	1,5	165,1				360,8	405,1	112,3
	ДФЭ - всего	43455	47684	109,7	713	1553	217,8	132	188	142,4				42610	45943	107,8
	гружен.	26027	28203	108,4	713	1553	217,8	132	188	142,4				25182	26462	105,1
	из них реф. порожн.	5197 17428	9108 19481	175,3 111,8	705	1482	210,2		11					4492	7615	169,5
ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ	тыс. тонн	387,1	400,5	103,5										387,1	400,5	103,5
	ДФЭ - всего	30061	30990	103,1										30061	30990	103,1
	гружен.	21503	22248	103,5										21503	22248	103,5
	из них реф. порожн.	8558	8742	102,2										8558	8742	102,2
ДУДИНКА	тыс. тонн	497,2	436,8	87,9	7,1	3,5	49,7							490,1	433,3	88,4
	ДФЭ - всего	27689	23188	83,7	298	174	58,4							27391	23010	84
	гружен.	17849	14801	82,9	298	174	58,4							17551	14623	83,3
	из них реф. порожн.	1226 9840	1480 8387	120,7 85,2										1226	1480	120,7
МАГАДАН	тыс. тонн	362	388,1	107,2	6,2	1,7	28,1	18,9	9,8	51,7				337	376,6	111,8
	ДФЭ - всего	32630	37447	114,8	291	79	27,1	861	627	72,8				31478	36741	116,7
	гружен.	20366	22415	110,1	291	79	27,1	861	627	72,8				19214	21709	113
	из них реф. порожн.	1975 12264	1854 15032	93,9 122,6				110	79	71,8				1865	1775	95,2
МУРМАНСК	тыс. тонн	280,7	224,7	80	22,3	29,2	130,9	258,4	195,5	75,7						
	ДФЭ - всего	29307	26945	91,9	2891	3838	132,8	26416	23107	87,5						
	гружен.	27618	23108	83,7	1202	2001	166,5	26416	21107	79,9						
	из них реф. порожн.	261 1689	204 3837	78,2 227,2				261	204	78,2						
ПОРТЫ САХАЛИНА	тыс. тонн	517,1	610,2	118,0	1,6	1,2	75,0	20,5	29	141,5				494,9	580	117,2
	ДФЭ - всего	73237	82753	113,0	2881	1826	63,4	1495	3075	205,7				68856	77852	113,1
	гружен.	37454	44040	117,6	133	103	77,4	1449	3022	208,6				35867	40915	114,1
	из них реф. порожн.	4870 35783	5062 38713	103,9 108,2	85 2748	18 1723	21,2 62,7	21 46	26 53	123,8 115,2				4764	5018	105,3
ПРОЧИЕ ПОРТЫ	тыс. тонн	226,8	251,4	110,8	38,1	35,1	92,1	37,2	31,1	83,6	26,7	19,7	73,8	125	165,9	132,7
	ДФЭ - всего	24962	27060	108,4	3261	3178	97,5	3972	3535	89,0	1566	777	49,6	16168	19570	121,0
	гружен.	14363	16447	114,5	1825	1764	96,7	2526	2074	82,1	1179	777	65,9	8838	11832	133,9
	из них реф. порожн.	189 10599	233 10613	123,3 100,1	0 1436	10 1414	0 98,5	0 1446	12 1461	0 101,0				189	211	111,6

экспортном направлении сократился на 1,4%, до 1084,7 тыс. ДФЭ, в импорте – на 4,8%, до 1082,1 тыс. ДФЭ, в транзите – на 27,7%, до 40,1 тыс. ДФЭ, а в каботаже отмечается рост на 9,4%, до 393,6 тыс. ДФЭ.

Доля перевалки контейнеров в экспортном направлении составила 41,7%, в импортном – 41,6%, в каботаже – 15,1%, в транзитном направлении – 1,6%.

Доли экспорта и импорта в ДФЭ практически одинаковые, однако в экспорте порожние контейнеры составили 30,2%, а в импорте – 8,4%. В экспорте большую долю составляет возврат порожних контейнеров от импортных поставок.

Основной объем перевалки контейнеров осуществляется в портах Санкт-Петербург – 1071,7 тыс. ДФЭ, доля которого от общего контейнерооборота России составляет 41,2%, Владивосток – 510,0 тыс. ДФЭ (19,6%), Новороссийск – 410,1 тыс. ДФЭ (15,8%), Восточный – 212,7 тыс. ДФЭ (8,2%), Калининград – 120,1 тыс. ДФЭ (4,6%), Петропавловск-Камчатский –

47,7 тыс. ДФЭ (1,8%), Магадан – 37,4 тыс. ДФЭ (1,4%), Дудинка – 31,0 тыс. ДФЭ (1,2%) и Усть-Луга – 26,9 тыс. ДФЭ (1,0%), Мурманск – 23,2 тыс. ДФЭ (0,9%).

За 1-е полугодие 2020 года динамика роста перевалки контейнеров наблюдалась во Владивостоке на 5,8%, в портах Новороссийск – на 3,2%, Восточный – на 8,2%, Петропавловск-Камчатский – на 9,7%, Дудинка – на 3,1%, Магадан – на 14,8% и в целом по портам Сахалина – на 13,0%. Снижение перевалки контейнеров отмечено в портах Санкт-Петербург – на 6,7%, Калининград – 27,9%, Мурманск – на 16,3% и Усть-Луга – на 8,1%.

Основными компаниями перегрузки контейнеров являются: ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» – 342,2 тыс. ДФЭ, доля которого составила 13,2% от общего объема перегрузки контейнеров в России, АО «Первый контейнерный терминал» – 321,8 тыс. ДФЭ (12,4%), ПАО «Владивостокский МТП» – 312,6 тыс. ДФЭ (12,0%), ООО «НУТЭП» – 253,5 тыс. ДФЭ (9,7%),

АО «Петролеспорт» – 212,7 тыс. ДФЭ (8,2%), ООО «Восточная стивидорная компания» – 212,7 тыс. ДФЭ (8,2%), АО «НЛЭ» – 120,5 тыс. ДФЭ (4,6%), ОАО «Владивостокский морской рыбный порт» – 114,1 тыс. ДФЭ (4,4%), ООО «Феникс» – 99,4 тыс. ДФЭ (3,8%), ООО «Балтийская стивидорная компания» – 83,5 тыс. ДФЭ (3,2%).

Доля этих компаний составляет 79,7% от общего количества перегруженных контейнеров в морских портах России.

Объем перегрузки грузов в контейнерах в морских портах России за 1-е полугодие 2020 года увеличился по сравнению с тем же периодом прошлого года на 1,9% и составил 28,5 млн т. В том числе перевалка в экспортном направлении составила 12,5 млн т (+7,4%), в импортном – 11,9 млн т (-4,3%), в транзитном – 0,4 млн т (-21,3%) и в каботаже – 3,7 млн т (+8,8%).

Средний вес одного груженого контейнера (ДФЭ) в 1-м полугодии 2020 года составил 14,17 т, что на 0,3 т выше, чем в 1-м полугодии 2019 года.

Перевозки российских внешнеторговых грузов через морские порты России, Балтии, Украины и Финляндии за 1-е полугодие 2020 года

Объем перевозок российских внешнеторговых грузов через морские порты по итогам работы за 1-е полугодие 2020 года сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,4% и составил 390,65 млн т (табл. 12), из них объем перевалки сухогрузов уменьшился на 1,8%, до 187,27 млн т, наливных грузов сократился на 1,0%, до 203,38 млн т.

Снизилась перевозка угля на 8,9%, металлов – на 5,1% и лесных грузов – на 12,3%. В то же время увеличились объемы перевозки зерна на 21,8%, грузов в контейнерах – на 0,9%, минеральных удобрений – на 1,5% и руды – на 34,9%.

Объем перевалки внешнеторговых грузов в морских портах России за 1-е полугодие 2020 года составил 374,27 млн т, что выше прошлого года на 0,4%. Из них объем перевалки сухогрузов увеличился на 2,0% и составил 171,29 млн т, объем перевалки наливных грузов сократился на 0,8% и составил 202,98 млн т.

В направлении морских портов сопредельных стран за 1-е полугодие перевезено 16,4 млн т российских грузов, что на 30,2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, в том числе сухогрузов – 16,0 млн т (-29,7%), наливных грузов – 0,4 млн т (-45,5%).

В том числе в направлении стран Балтии за 1-е полугодие 2020 года перевезено 11,1 млн т российских грузов, что на 41,2% меньше, чем за 1-е полугодие 2019 года. Снизилась объемы перевозок грузов по всей номенклатуре.

Объем перевозок российских грузов в морские порты Украины

ТАБЛИЦА 13. СООТНОШЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ, СТРАН БАЛТИИ И УКРАИНЫ (%)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВ	РОССИЯ	БАЛТИЯ, УКРАИНА И ФИНЛЯНДИЯ	РОССИЯ	БАЛТИЯ, УКРАИНА И ФИНЛЯНДИЯ
	1 ПОЛУГОДИЕ 2019 Г.		1 ПОЛУГОДИЕ 2020 Г.	
ВСЕГО ГРУЗОВ	94,08%	5,92%	95,81%	4,19%
НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	99,64%	0,36%	99,80%	0,20%
СУХОГРУЗЫ - ВСЕГО	88,08%	11,92%	91,47%	8,53%
МЕТАЛЛЫ	95,46%	4,54%	98,96%	1,04%
УГОЛЬ	90,27%	9,73%	97,39%	2,61%
МИН. УДОБРЕНИЯ	64,46%	35,54%	64,72%	35,28%
ЗЕРНО	96,52%	3,48%	98,59%	1,41%
РУДА	47,46%	52,54%	53,29%	46,71%

уменьшился на 1,7% и составил 2,26 млн т, в том числе по сухогрузам снижение составило 1,1%, а объем перевозки руды вырос на 10,3%.

Объем перевозок российских грузов в морские порты Финляндии увеличился на 32,1% и составил 3,0 млн т, в том числе увеличилось перевозки руды и минеральных удобрений.

Как видно из таблицы 13, доля объема перевозок российских грузов за 1-е полугодие 2020 года в направлении портов стран Балтии, Украины и Финляндии от общего объема перевалки российских грузов снизилась и составила 4,19%. Необходимо отметить, что перевалка российской руды в портах сопредельных стран составляет более 46,71% от общего количества перевалки руды в морских портах и довольно высокой остается доля перевалки минеральных удобрений – 35,28%.

ТАБЛИЦА 12. ПЕРЕВОЗКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ РОССИИ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ ЗА 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА. (МЛН ТОНН)

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВ	ВСЕГО			В ТОМ ЧИСЛЕ											
				ПОРТЫ РОССИИ			ПОРТЫ БАЛТИИ			ПОРТЫ УКРАИНЫ			ПОРТЫ ФИНЛЯНДИИ		
	6 мес. 2019	6 мес. 2020	%	6 мес. 2019	6 мес. 2020	%	6 мес. 2019	6 мес. 2020	%	6 мес. 2019	6 мес. 2020	%	6 мес. 2019	6 мес. а 2020	%
ВСЕГО ГРУЗОВ	396,10	390,65	98,6	372,64	374,27	100,4	18,88	11,10	58,8	2,303	2,263	98,3	2,284	3,019	132,2
СУХОГРУЗЫ ВСЕГО	190,72	187,27	98,2	167,99	171,29	102,0	18,24	10,73	58,8	2,255	2,230	98,9	2,238	3,019	134,9
МЕТАЛЛЫ	14,54	13,80	94,9	13,88	13,66	98,4	0,64	0,14	22,0	0,024	0,004	16,9			
УГОЛЬ	96,10	87,54	91,1	86,75	85,25	98,3	8,94	1,90	21,3		0,009		0,414	0,375	90,6
МИН. УДОБРЕНИЯ	13,75	13,95	101,5	8,86	9,03	101,9	4,14	4,11	99,2	0,015	0,031	215,8	0,728	0,779	107,0
ЗЕРНО	12,58	15,32	121,8	12,14	15,1	124,4	0,43	0,22	50,4				0,01		
РУДА	8,20	11,05	134,9	3,89	5,89	151,4	1,59	1,55	97,1	1,749	1,930	110,3	0,962	1,684	175,1
ЛЕСНЫЕ	2,28	2,00	87,7	2,28	2	87,7									
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	24,61	24,83	100,9	24,61	24,83	100,9									
НАЛИВНЫЕ ВСЕГО	205,38	203,38	99,0	204,65	202,98	99,2	0,64	0,37	57,4	0,048	0,033	68,4	0,046		
НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ	122,52	114,60	93,5	121,79	114,2	93,8	0,64	0,37	57,4	0,048	0,033	68,4	0,046		



СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

ОЛЕГ ТЕРЕХОВ –

президент Ассоциации морских торговых портов, член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов;

ВИТАЛИЙ ЮЖИЛИН –

председатель Совета директоров Ассоциации морских торговых портов;

ВЛАДИМИР КОВБАСЮК –

вице-президент Ассоциации морских торговых портов, председатель Совета старейшин Ассоциации, член Совета директоров Ассоциации;

ИГОРЬ ФЕДОРОВ –

вице-президент Ассоциации морских торговых портов, член Совета директоров Ассоциации, генеральный директор ООО «Управление транспортными активами»;

ВАЛЕРИЙ БОЧКОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ООО «Управляющая нефтехимическая компания»;

ВЛАДИМИР БЫЧКОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ООО «Управляющая компания «Глобал Портс»;

АНДРЕЙ ГОРЛЕНКО –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, директор по развитию ООО «Управление транспортными активами»;

ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор АО «Находкинский морской торговый порт»;

ДМИТРИЙ ДЗИВАЛТОВСКИЙ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов;

ВЛАДИСЛАВ ДОРОФЕЕВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ОАО «Калининградский морской торговый порт»;

АНДРЕЙ ЗУБАРЕВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, управляющий директор АО «Морской порт Санкт-Петербург»;

ДЕНИС ИЛАТОВСКИЙ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, заместитель генерального директора – директор по логистике АО «СУЭК»;

ВАДИМ КАШИРИН –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад»;

СЕРГЕЙ КИРЕЕВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ПАО «Новороссийский морской торговый порт»;

АНАТОЛИЙ КУЗНЕЦОВ –

главный редактор журнала «Морские порты»;

АНДРЕЙ ЛАВРИЩЕВ

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ФГУП «Росморпорт»;

АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ООО «Управляющая портовая компания»;

АЛЕКСАНДР МАСЬКО –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, заместитель директора по логистике АО «СУЭК»;

ДМИТРИЙ МОРОЗОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, директор по GR ООО «Управляющая компания «Глобал Портс»;

ВЛАДИМИР ПОПОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, советник директора по логистике АО «СУЭК»;

ВЛАДИМИР СЕРЕБРЕННИКОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ОАО «Архангельский морской торговый порт»;

ВАЛЕРИЙ ХОН –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор АО «Петербургский нефтяной терминал»;

МАРК ЦВЕТКОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор АО «Балтийский балкерный терминал»;

АЛЕКСАНДР ШИМАНСКИЙ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор АО «Морцентр-ТЭК»;

ЗАИРБЕК ЮСУПОВ –

член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов, генеральный директор ПАО «Владивостокский морской торговый порт».

РЕДАКЦИЯ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:

Анатолий Кузнецов

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА:

Михаил Вольхин

ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ:

Марина Титова

РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА:

Светлана Честнова

ВЕРСТКА:

Александр Антошкин

ДИЗАЙН МАКЕТ:

Студия Chaukadesign

СОБСТВЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ:

Кирилл Воловик, моб. 8-911-931-83-99

В КАЛИНИНГРАДЕ:

Галина Музлова, моб. 8-916-514-07-53

В НОВОРОССИЙСКЕ:

Владимир Меланин, тел. 8(8617) 21-56-83

В АСТРАХАНИ:

Наталья Миронова, моб. 8-960-863-10-39

ВО ВЛАДИВОСТОКЕ:

Евгений Панкратьев, моб. 8-902-480-10-83

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

105187, г. Москва, Окружной проезд, д. 15,
тел.: (495) 763-54-20; тел/факс: (495) 366-62-55, 366-62-66,
365-48-88, 365-47-22;
e-mail: morvesti@morvesti.ru, morport@morvesti.ru;
<http://www.morvesti.ru>

Журнал основан в 1997 году, выходит 10 раз в год.
Регистрационный номер 014876;
ISSN: 2587-6481; тираж – 7500 экземпляров;
верстка – «МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ».

Печать – ООО «ПК «Экспресс».
Редакция не несет ответственности
за точность информации в рекламных материалах.
Мнение редакции может не совпадать
с точкой зрения авторов публикаций.

При перепечатке ссылка на журнал «Морские порты» обязательна.

МАЯК В МОРЕ ИНФОРМАЦИИ —

ЖУРНАЛ
«МОРСКИЕ ПОРТЫ»

ПОДПИСКА-2021

Подписные индексы в каталогах
«ГАЗЕТЫ. ЖУРНАЛЫ»:
47766 — полугодие
79194 — год

«ПОДПИСНЫЕ ИЗДАНИЯ»
(электронный каталог
www.podpiska.pochta.ru):
П3796 — полугодие



Сдан
в эксплуатацию самый
высокопроизводительный
перегрузочный
портальный кран
серии "ВИТЯЗЬ"

📍 Владивостокский морской рыбный порт

Реализуемый грузовой момент крана: 2300 тонн×метров
Грузоподъемность 50 тонн на вылете стрелы 45 метров

WWW.ZAOSMM.RU