

От первого лица

О развитии инфраструктуры российских морских портов РБК+ рассказал генеральный директор ФГУП «РОСМОРПОРТ» **АНДРЕЙ ЛАВРИЩЕВ**.

«Наша задача — превратить российские порты в современные гавани»

Какие тенденции внешнеэкономической деятельности влияют на загруженность российских портов?

Международная торговля влияет на грузооборот и номенклатуру грузов российских портов. Загруженность портов определяется прежде всего увеличением спроса на продукцию топливно-энергетического комплекса. В прошлом году экспорт России в денежном выражении увеличился на 26% по сравнению с 2017 годом и достиг \$450 млрд. Динамика обусловлена в том числе ростом цен на углеводороды на мировом рынке. Грузооборот за год вырос на 4%, в 2018 году российскими портами было перевалено 817 млн т.

Растут объемы перевозок промышленных грузов на восточном направлении. Это связано со спросом на сырье в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), прежде всего в Китае. Увеличивается перевалка угля, а также зерновых грузов в Южном и Северо-Западном бассейнах. На западном и южном направлениях растет спрос на минеральное сырье и продукцию химических предприятий. За последние десять лет почти в два раза увеличился объем перевалки грузов в контейнерах — с 33 млн до 53,6 млн т.

Ориентированность на внешние рынки требует опережающего развития портовой инфраструктуры: согласно «Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», к 2025 году производственная мощность морских портов страны должна превысить 1,3 млрд т. «Росморпорт» принимает непосредственное участие в реализации более 40 мероприятий данного комплексного плана, направленных на развитие объектов морской инфраструктуры.

Как меняется структура перевалки грузов в портах РФ?

Пока сохраняется зависимость грузооборота российских портов от сырьевого экспорта. Из переваленных в прошлом году 817 млн т грузов более 400 млн — нефть и уголь. Кроме того, многие вновь создаваемые терминалы ориентированы на перевалку угля.

В то же время отмечу рост доли несырьевых товаров, в частности сжиженного природного газа (СПГ), объем



Фото: пресс-служба

перевалки которого в прошлом году превысил 23 млн т. Доля несырьевых грузов (СПГ, нефтепродукты, продукция АПК, минеральные удобрения, металлы) достигает уже более 35% в общем грузообороте российских портов.

Определяющим фактором для наращивания объемов экспорта сжиженного природного газа стало создание морского порта Сабетта компании НОВАТЭК. В целом именно рынок СПГ стимулирует развитие новых портов. Так, «Росморпорт» участвует в строительстве еще двух перегрузочных СПГ-комплексов компании НОВАТЭК: в Петропавловске-Камчатском и Мурманске. Мощность каждого превысит 20 млн т в год.

Рассматриваете ли вы СПГ как топливо для портового флота?

Мы заинтересованы в переходе на СПГ, это экологичный и экономичный вид топлива. В частности, по заказу «Росморпорта» строится портовый ледокол, который будет работать на сжиженном газе.

Для транспортной линии Усть-Луга — Балтийск по нашему заказу строятся два парома ледового класса Arc4 нового поколения, работающих с использованием сжиженного природного газа и дизельного топлива. Их ввод в эксплуатацию обновит флот на стратегически важной для страны переправе. В июне мы подписали соглашение об организации бунке-

ровок СПГ на этом направлении с оператором бункерного бизнеса «Газпромнефть Марин Бункер».

Какие дополнительные требования к управлению морским портовым хозяйством предъявляет рост спроса на сырье и развитие контейнерных перевозок?

Растущие потребности в морских грузоперевозках задают темп техническому прогрессу в судостроении, строительстве портов, модернизации перегрузочной техники.

Меняются размеры судов, они становятся все крупнее и маневреннее. Современные порты должны соответствовать растущим размерам судов. Это необходимо учитывать при строительстве новых портов и при реконструкции уже имеющихся причалов и подводных гидротехнических сооружений — акваторий и подводных каналов. Например, порт Сабетта, построенный с участием «Росморпорта», принимает газозовы типа Christophe de Margerie, не имеющие равных в мире по своим характеристикам (длина судов — 299 м, ширина — 50 м, осадка — 13 м).

«Росморпорт» управляет портовым хозяйством в 65 из 67 российских морских портов. Превратить порты в современные гавани и обеспечить безопасность мореплавания в портах и на подходах к ним — основная наша задача. Мы модернизируем причалы, проводим дноуглубительные работы. В прошлом году общий объем ремонтного дноуглубления, выполненного нами с использованием собственной техники, составил 8 млн куб. м.

Строительство терминала «Лавна» в Мурманске, угольного терминала «Ванинотрансуголь» в Хабаровском крае, терминалов минеральных удобрений «Ультрамар» и «Еврохим» и универсального терминала «Новотранс» в Усть-Луге, порта Суходол и порта Вера в Приморском крае, а также расширение порта Тамань в Краснодарском крае должны обеспечить заявленные грузовладельцами потребности в увеличении пропускной способности портов, а также переориентацию на российские порты порядка 40 млн т грузов из портов Прибалтики и Украины. Необходимо также минимизировать время пребывания судов в морских портах.

Какова доля частных инвестиций в развитии портовой инфраструктуры?

Из 784,7 млрд руб. общего объема инвестиций в развитие портовой инфраструктуры в рамках проекта «Морские порты России» более 80% — внебюджетные инвестиции.

Одним из источников финансирования строительства объектов федеральной собствен-

ности в рамках «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России до 2024 года» станет инвестиционный портовый сбор.

По предварительным подсчетам, ежегодно объем поступлений средств от инвестиционного портового сбора составит 7–8 млрд руб. В программу капвложений, финансируемую за счет этих средств, войдут исключительно объекты федеральной собственности.

Инвестиционный портовый сбор планируется взимать с грузовых судов заграничного плавания в 13 морских портах страны: Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск, Высоцк, Мурманск, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Восточный, Находка, Ванино, Де-Кастри и Пригородное. Размер сбора в каждом морском порту будет согласован с ФАС. Это не должно стать чрезмерной финансовой нагрузкой на операторов судов и судовладельцев и не превысит аналогичных ставок в европейских портах.

Какие задачи «Росморпорт» решает в рамках развития Северного морского пути и транспортной инфраструктуры Арктики?

Со следующего года вопросами развития инфраструктуры морских портов на побережье акватории Северного морского пути будет заниматься госкорпорация «Росатом». «Росморпорт», в свою очередь, продолжит активно развивать объекты портовой инфраструктуры в Арктической зоне.

Наши системы управления движением судов обеспечивают безопасность мореплавания в морских портах Мурманск, Кандакша, Архангельск и Сабетта. Береговые радиостанции службы НАВТЕКС «Росморпорта» в этих морских портах и на подходах к ним дают мореплавателям актуальную навигационную и гидрометеорологическую информацию. В рамках развития Северного морского пути аналогичные радиостанции планируется построить в морских портах Диксон и Певек.

«Росморпорт» оказывает лоцманские услуги в девяти арктических морских портах от Мурманска до Анадыря, наши специалисты также осуществляют ледовую лоцманскую проводку в акватории Северного морского пути. В 2018 году было выполнено 67 лоцманских проводок, с начала этого года их было уже 77.

Ледокольный флот предприятия отработал в Арктическом регионе в прошлом году в общей сложности 853 суток. Ежегодно в летнюю навигацию (с середины июля до конца октября) один из наших ледоколов обеспечивает проводку судов в восточном секторе Арктики и районах Чукотки. ■



Ориентированность на внешние рынки требует опережающего развития портовой инфраструктуры: к 2025 году производственная мощность морских портов страны должна превысить 1,3 млрд т»