

Инфраструктура для экспорта зерновых. Морские терминалы

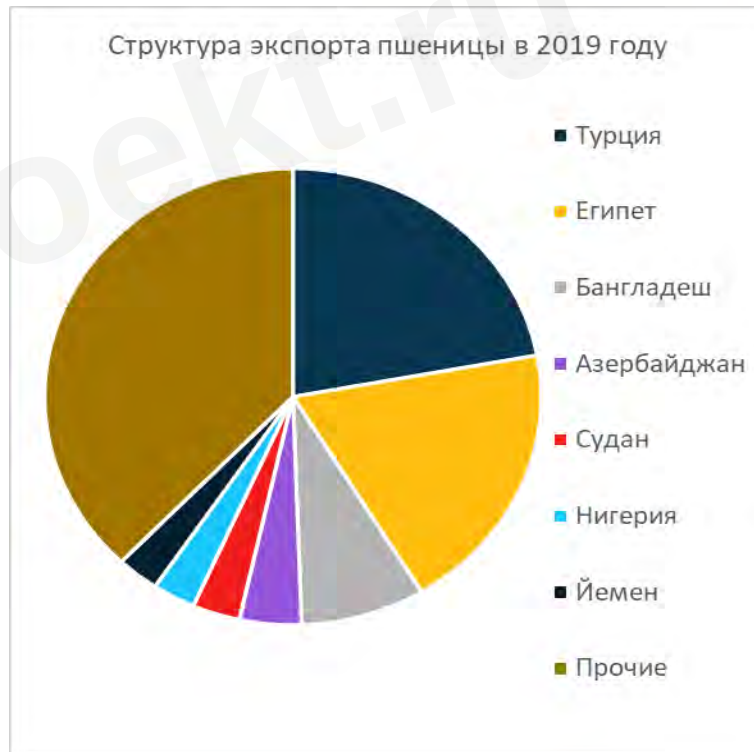
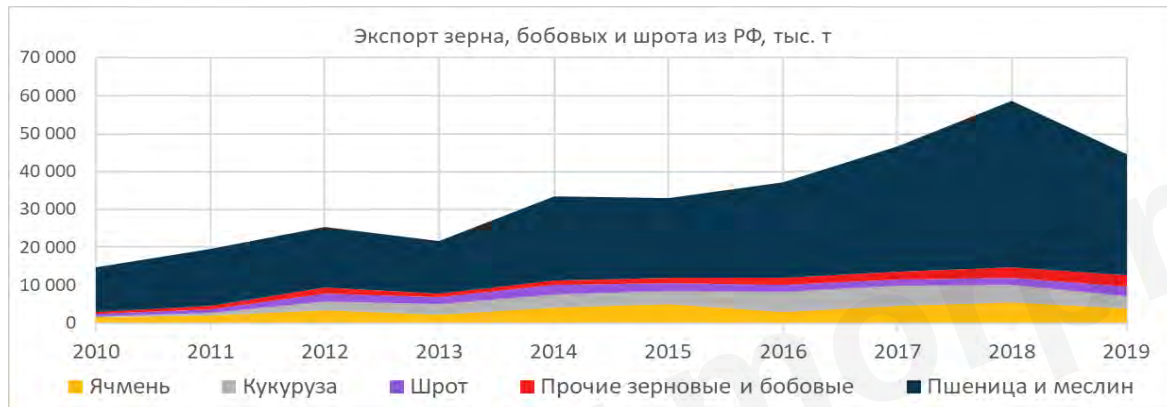
Докладчик: Гопкало Ольга Олеговна
Кандидат социологических наук
Главный специалист ООО «Морстройтехнология»

Профиль работы МСТ определяет наш подход к анализу логистики:

- Предпроектные проработки различной глубины и сложности: бизнес-планы, концепции, декларации о намерениях, обоснование инвестиций;
- Проектирование:
 - универсальных и специализированных (контейнерных, навалочных, наливных и др.) портовых терминалов;
 - объектов транспортно-складского назначения (логистических центров);
 - гидротехнических сооружений (оптимизация конструкций);
- Авторский надзор и техническое сопровождение строительства;
- Генпроектирование;
- Консультационные и инжиниринговые услуги;
- Обследование причалов, зданий и сооружений;
- Инженерные изыскания;
- Маркетинговые исследования грузопотоков, оптимизация логистики предприятий, оценка коммерческой эффективности.

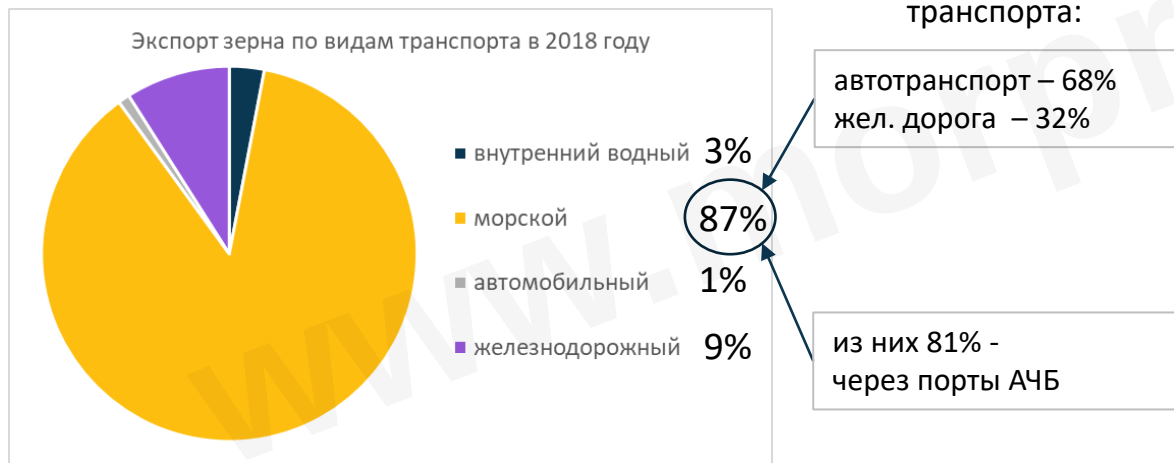


- Экспорт зерна растет, но рынок подвержен колебаниям. Основные направления экспорта требуют морской доставки.

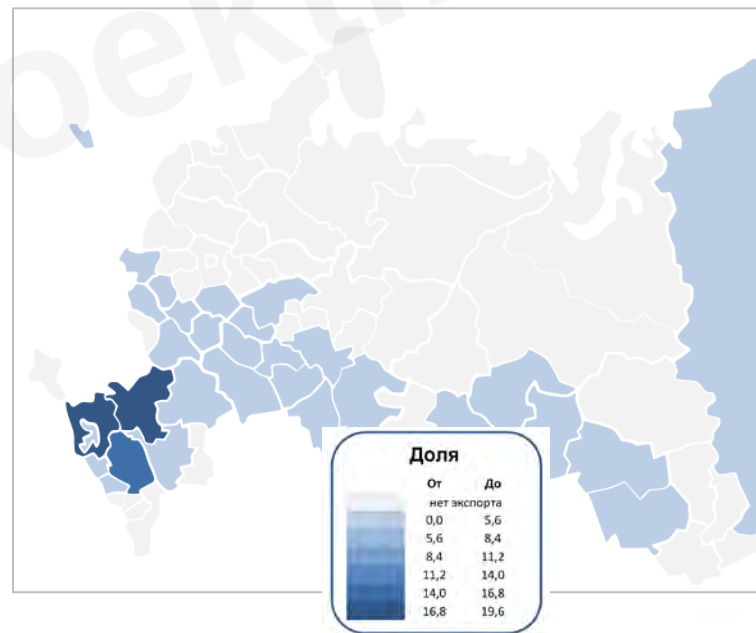


Экспортная логистика зерна

- Почти 90% экспорта зерна идет через морские порты.
- Основные экспортные регионы – на юге РФ, и дело не только в климате, здесь расположены основные экспортные порты.



Доля регионов от объема экспорта, 2018 год



Структура морских экспортных каналов зерна на юге России

В транспортной системе, обеспечивающей логистику зерна на юге России, можно выделить несколько элементов:



Глубоководные терминалы. Развитие существующих мощностей

- Развитие мощностей существующих терминалов ограничивается рядом факторов.

Порт	Стивидор	Крупнейшие акционеры	Грузооборот в 2018/2019 г, млн т	Планы прироста мощностей, млн т
Новороссийск	ПАО «НКХП»	ОЗК – 51%, Деметра Холдинг – 35%	6,38 / 3,93	6,7 => 15,0
Новороссийск	ООО «НЗТ»	Деметра Холдинг – 100%	6,61 / 3,26	6,7 => 10,0
Новороссийск	АО «КСК»	ГК Дело - 75%, Cargill - 25%	4,79 / 3,58	4,5 => 7,1
Тамань	ООО «ЗТКТ»	Glencore – 50%, Деметра Холдинг – 50%	4,09 / 2,25	4,0 => ???
Туапсе	АО «ТЗТ»	UCL Port	1,97 / 1,80	2,0 => 3,0

Факторы, влияющие на развитие существующих мощностей:

- АО «КСК»: высокая долговая нагрузка;
- ПАО «НКХП» и ООО «НЗТ»: ограниченность территории, исчерпание пропускной способности авто- и ж.д. подходов, сложная структура собственности и пользования (причалы в аренде НМТП);
- ООО «ЗТКТ» - доля украинского трейдера Kernel выкуплена ВТБ, что создает возможности для развития, требуется создание ж.д. подходов;
- АО «ТЗТ» - ограничения по пропускной способности железной дороги.

Терминалы КСК и НУТЭП («ДелоПорты»):
построен причал №38, рядом начато строительство
зернового причала № 40А



Проекты нового строительства зерновых терминалов в российской части Черного моря. ГК «ОТЭКО»

- Проект реализуется. 8 мая прошли общественные слушания. Но до начала работы еще около 2 лет.

Зерновой терминал – 14,5 млн т / год

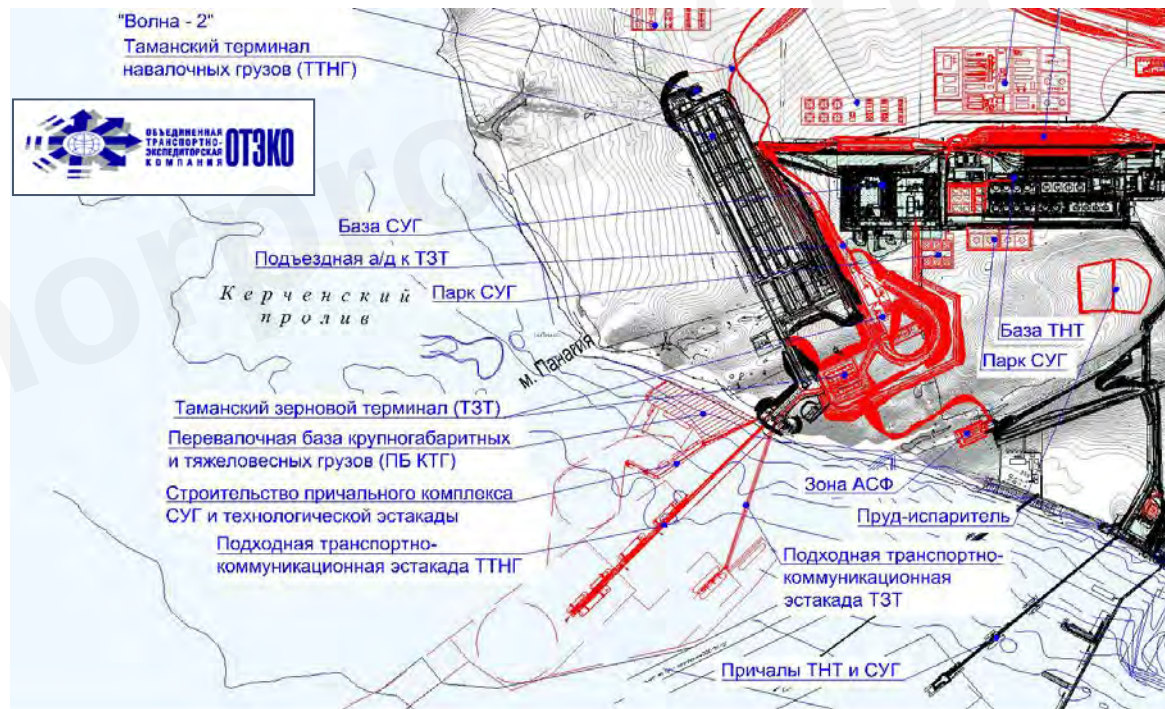
Проектный грузооборот:

- 12,5 млн т – экспорт: пшеница, ячмень, кукуруза

- 2,0 млн т – импорт: соевые бобы, соевый шрот, сахар-сырец

Дедвейт обрабатываемых судов – 110 000 т

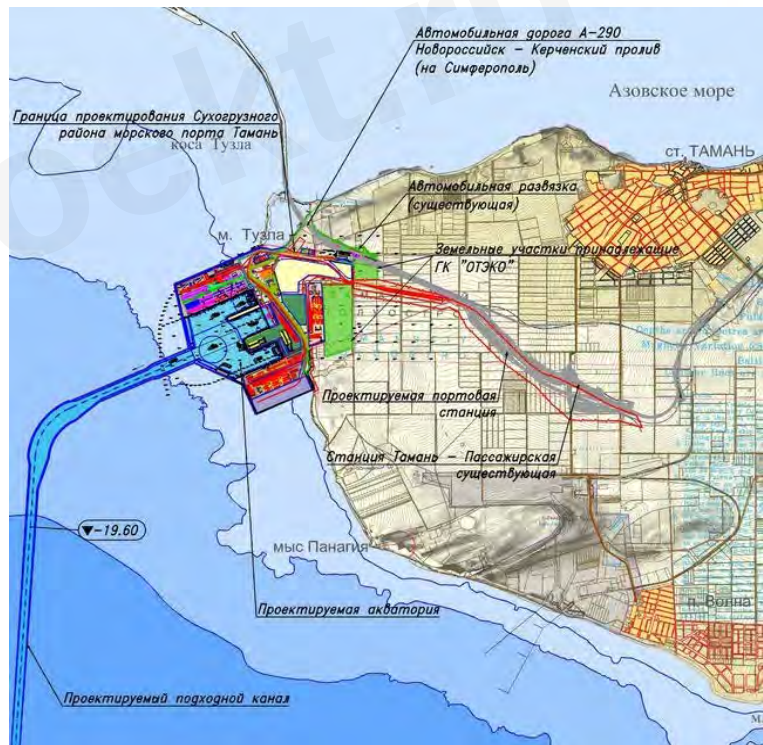
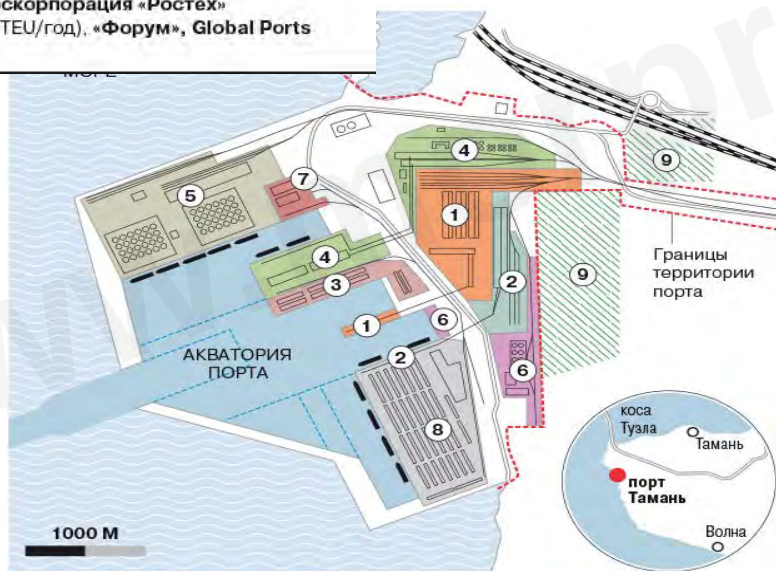
Возможность последующего расширения до 30 млн тонн без остановки эксплуатации



Сухогрузный район порта Тамань

- Проект сухогрузного района порта Тамань приостановлен на неопределенное время.

- 1 Угольный терминал №1 (20 млн т/год), «Кузбассразрезуголь»
- 2 Угольный терминал №2 (12 млн т/год), **СУЭК**
- 3 Терминал металлогрузов (9 млн т/год), «Металлоинвест»
- 4 Терминал минеральных удобрений (11 млн т/год), «Еврохим»
- 5 Инфраструктура для перевалки зерна и пищевых грузов: сахар-сырец, соя, растительные масла (30 млн т/год), «Эфко», **Olam**, **Nidera**, «Астон», **НМЖК**
- 6 Бункеровочная база (0,9 млн т/год), «РН-Бункер»
- 7 Грузовой терминал (40 тыс. т/год), госкорпорация «Ростех»
- 8 Контейнерные терминалы (1000 тыс. TEU/год), «Форум», Global Ports
- 9 Земельные участки **ГК ОТЭКО**



Перевалка зерна в российских портах Азовского моря

- В Азовском море проекты зерновых терминалов не только появляются, но и реализуются.

Некоторые проекты строительства новых терминалов на Азовском море

Инициатор проекта	Порт / место размещения	Мощность, млн т	Когда планируется
ООО «Азовский морской терминал»	порт Азов	1,5-2,0	2024
Обособленное подразделение ООО "Торговый дом "РИФ"	порт Азов	2,0-2,5 (оценка)	н.д.
АО Агрохолдинг "СТЕПЬ"	порт Азов	1,2-2,0	н.д.
ООО "Морской зерновой терминал"	порт Таганрог	0,3	н.д.
ООО «Акватория»	порт Ростов-на-Дону	1,0	2021
ООО «Торговый порт» (Астон)	порт Ростов-на-Дону	2,0-2,5	н.д.
ООО «ПКФ Братья» (Cargill)	порт Ростов-на-Дону	реконструкция причала, +0,3-0,6	2022



Недостатки и преимущества Азовских портов

- Азовские порты – это всерьез и, вероятно, надолго. Здесь – собственные терминалы экспортеров, специализированный флот.

Недостатки Азова:

- Суда в среднем дедвейтом 3-5 тыс. т. Но: «Астон» уже эксплуатирует в Донских портах сухогрузы нового проекта по 8000 тонн дедвейта.

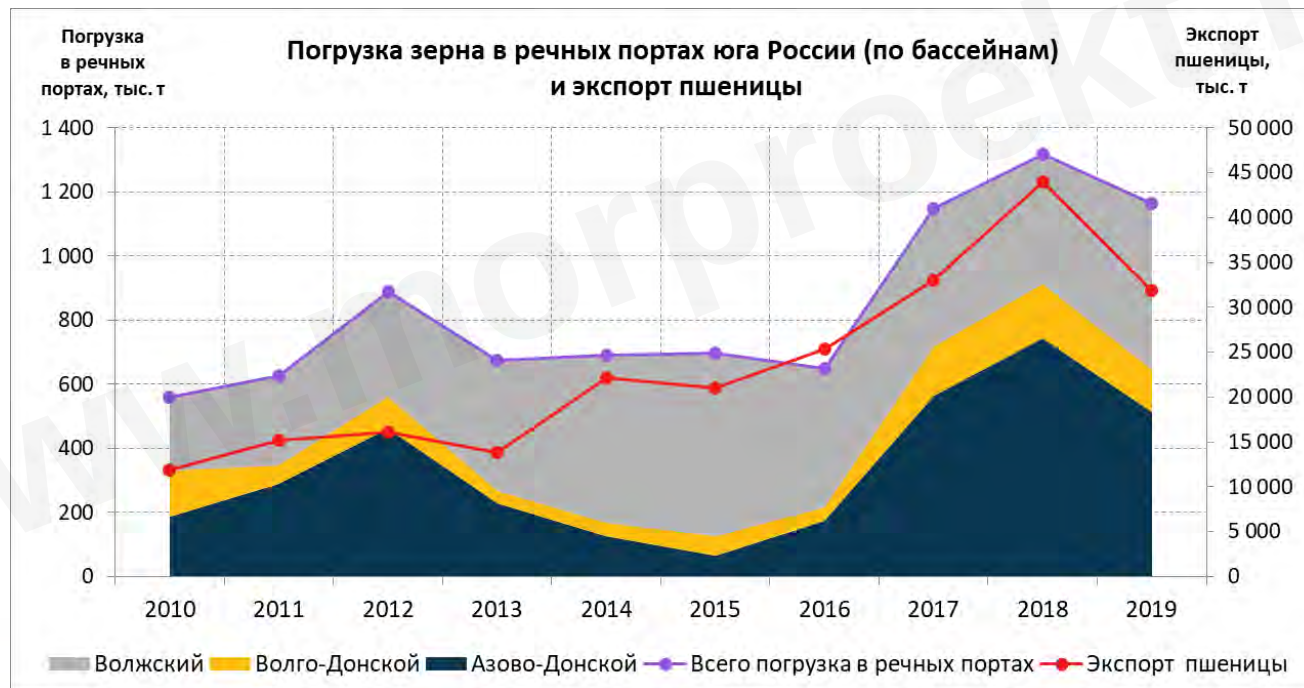
Преимущества Азова:

- Много стивидоров, наличие конкурентной среды;
- Ж.д. расстояния часто короче, чем до глубоководных портов;
- Наличие площадок для строительства;
- Относительно невысокие затраты на строительство;
- Возможность получения гарантированного доступа к мощностям, строительство собственных терминалов.

DIANA MARIA – новое современное судно дедвейтом 8000 тонн, максимально возможного размера для захода в Донские порты.
Длина судна - 140,9 м, ширина – 16,8м.



- Речные порты юга России удачно встраиваются в действующую логистическую схему с перевалкой зерна на рейде.
- Они позволяют грузоотправителям получить доступ к дефицитным мощностям, пусть и на малых глубинах.



Рейдовая перевалка в порту Кавказ

- Несмотря на попытки ограничить перевалку на рейде, она остается востребованной.



А что у соседей?

- Объемы экспорта зерна России и Украины сопоставимы по масштабу.
- Украина: мощностей – больше, причем глубоководных; конкуренция – выше, тарифы – ниже.....

Некоторые сравнительные характеристики логистики зерна в России и Украине

Показатель	Россия	Украина
Объем экспорта зерна, млн т	54,9	41,7
в том числе через порты АЧБ	44,6 ¹	41,7
из них - через глубоководные порты	23,8	34,8
Размер судовой партии, тыс. тонн	50-80	110 ²
Вместимость складов глубоководных портов АЧБ, тыс. тонн	около 800	около 3100 ³
Загруженность портовых мощностей, в % от проектной мощности (2018 год)	100% и выше	около 50-60%
Средняя ставка перевалки, долл./тонну	16-22	9
Экспорт внутренним водным транспортом, млн т	1,9	3,2

Примечания:

1. Без учета рейдовой перевалки
2. Не менее 110
3. По топ-15 терминалам Черного моря

Дополнительные мощности зерновых терминалов в портах Украины, планы ввода в 2018 году

Терминал	Мощности перевалки, млн т	Единовременное хранение, тыс. тонн
М.В. Карго	5,0	290
Николаевский КХП	2,0	90
Новотех-Терминал	1,5	79
Трансгрейнтерминал	1,5	75
ТИС-Зерно	1,0	100
Евровнешторг	1,0	90
Бруклин Киев	1,0	72
Олимпэкс Купэ	1,0	60
ВСЕГО	14,0	916

Источники: Украинский Бизнес Ресурс, «Порты Украины»

Показатель	2016	2017	2018*
Ввод новых портовых мощностей, млн т	8,7	1,8	14,0
Элеваторные мощности во введенных портовых проектах, тыс. т	422	70	916

*планы, по ряду проектов ввод может быть отложен

Конкуренция зерновых терминалов на Украине

Рейтинг топ-15 стивидоров по размеру элеваторных мощностей, 2018 год (elevatorist.com)

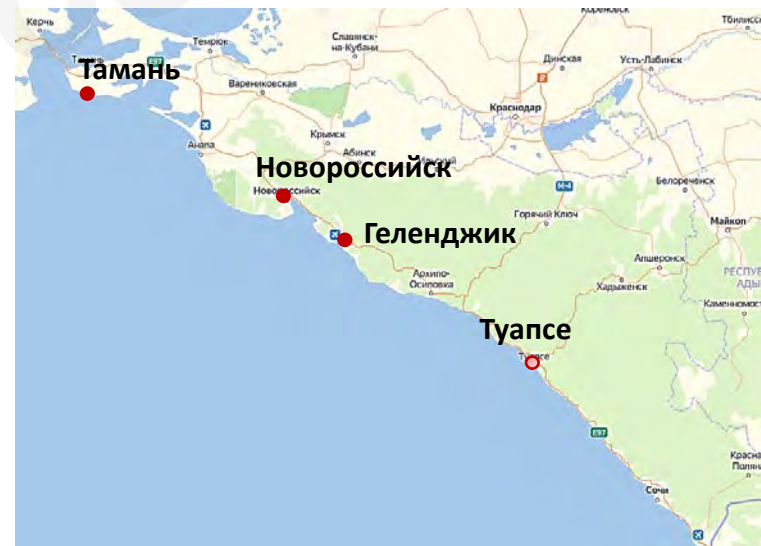
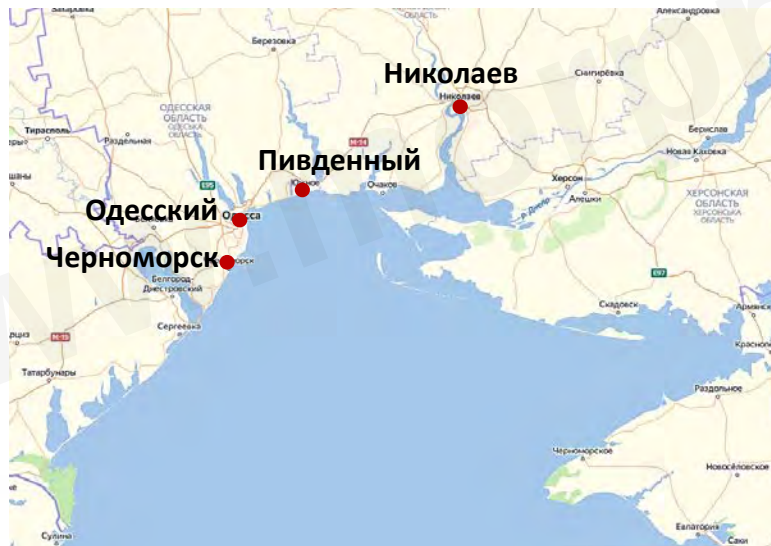
Порт	Терминал	Элеваторные мощности, тыс. т
МТП «Пивденный»	ТИС-Зерно	460
Николаевский МТП	МСП Ника-Тера	335
Морской порт «Пивденный»	М.В. Карго	290
МТП Черноморск	Ильичевский зерновой терминал	257
Одесский МТП, Хлебная гавань	Укрэлеваторпром	206
МТП Черноморск	Трансбалктерминал	190
Одесский МТП, Хлебная гавань	Бруклин-Киев	181
Одесский МТП	Олимпекс Купе Интернейшнл	180
Николаевский МТП	Зерновой терминал Ника-Тера	180
Николаевский МТП	Николаевский перегрузочный зерновой терминал НИБУЛОНа	172
МТП «Пивденный»	ТИС-Минудобрения	170
МТП Черноморск	СП Рисиол Терминал	150
Николаевский МТП	Дунайская судоходно-стивидорная компания	136
МТП «Пивденный»	Зерновой терминал Бориваж	126
Николаевский МТП	Зерновой терминал Гринтур-Экс	120
Всего		3 153

Россия VS Украина: некоторые причины различий

- Различия в портовой отрасли России и Украины имеют объективные, естественные причины.

Параметр	Украина	Россия
Береговая линия	изрезанная, с бухтами, заливами, устьями рек	ровный берег, на всем побережье 2 защищенных от волнения бухты: Геленджикская и Цемесская
Хинтерленд	7 автотрасс к портам Большой Одессы	доступ к портам - по единственной автодороге

Отмечены крупнейшие порты по перевалке зерна (Украина) и порты РФ, находящиеся в закрытых акваториях



Затраты на логистику зерна в России и у конкурентов

- По логистическим затратам в составе экспортной цены зерна Россия значительно уступает конкурентам.

Стоимость доставки зерна из Центральной России, из Поволжья до основных экспортных ворот на Юге без учёта перевалки в порту составляет порядка 2,5–3 тыс. рублей за тонну.

Источник: Российский зерновой союз, май 2018 года

Логистические издержки зашкаливают:

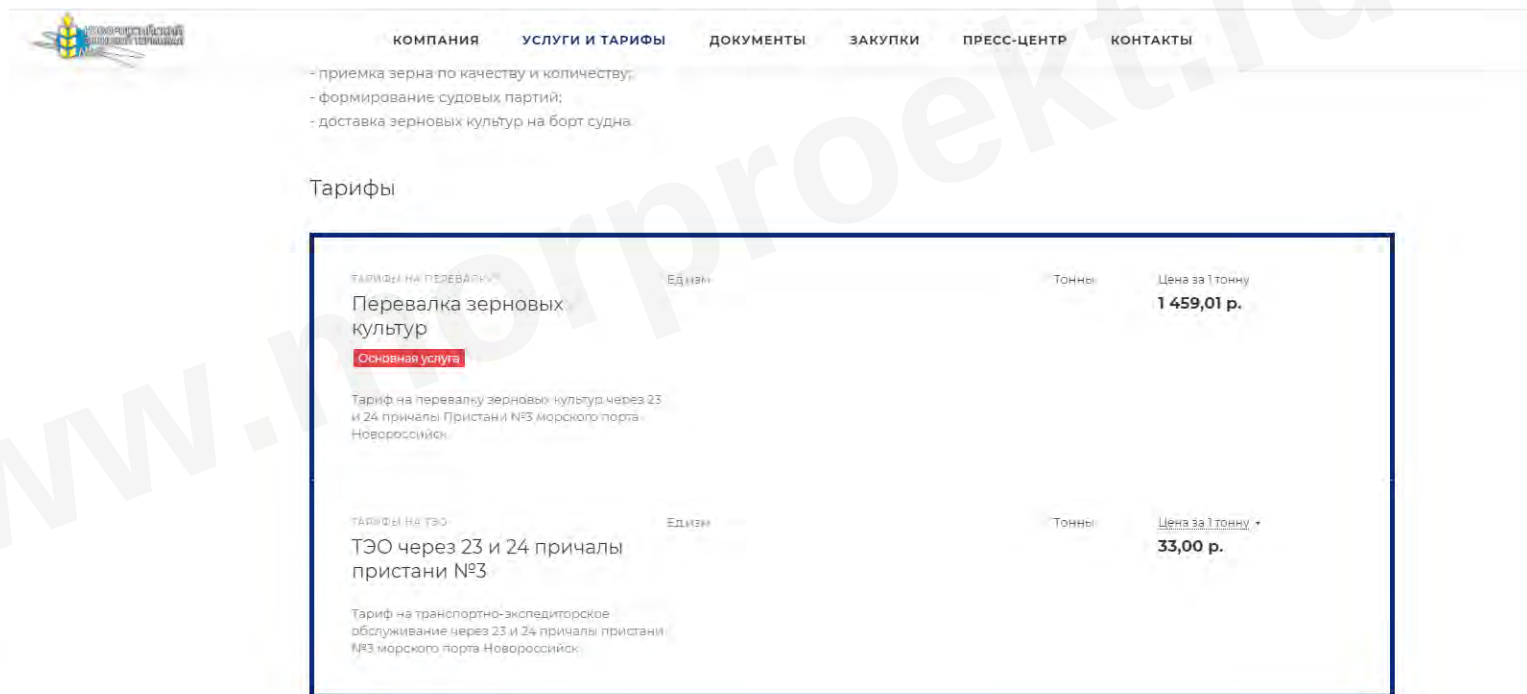
- Снижается конкурентоспособность российского экспорта
- Сокращается зона тяготения южных портов, ограничивается количество регионов, для которых эффективен экспорт
- При доставке в порт зерно ориентируется на автотранспорт
- Дефицит портовых мощностей позволяет портам диктовать цены
- Высокие цены в глубоководных портах дают шанс для речных портов и рейдовой перевалки на большую воду в порту Кавказ, а также для портов на Балтике
- Идет поиск экзотических путей экспорта (СМП)
- Вводится компенсация стоимости ж.д. перевозки зерна в порты для отдельных регионов



Источник: проект L.A.B. Logistics Agro Benchmark, по России – оценка МСТ по данным открытых источников

Затраты на перевалку зерна – НЗТ, 2020 год

- Несмотря на изменение объемов экспорта зерна, цены на перевалку остаются высокими.



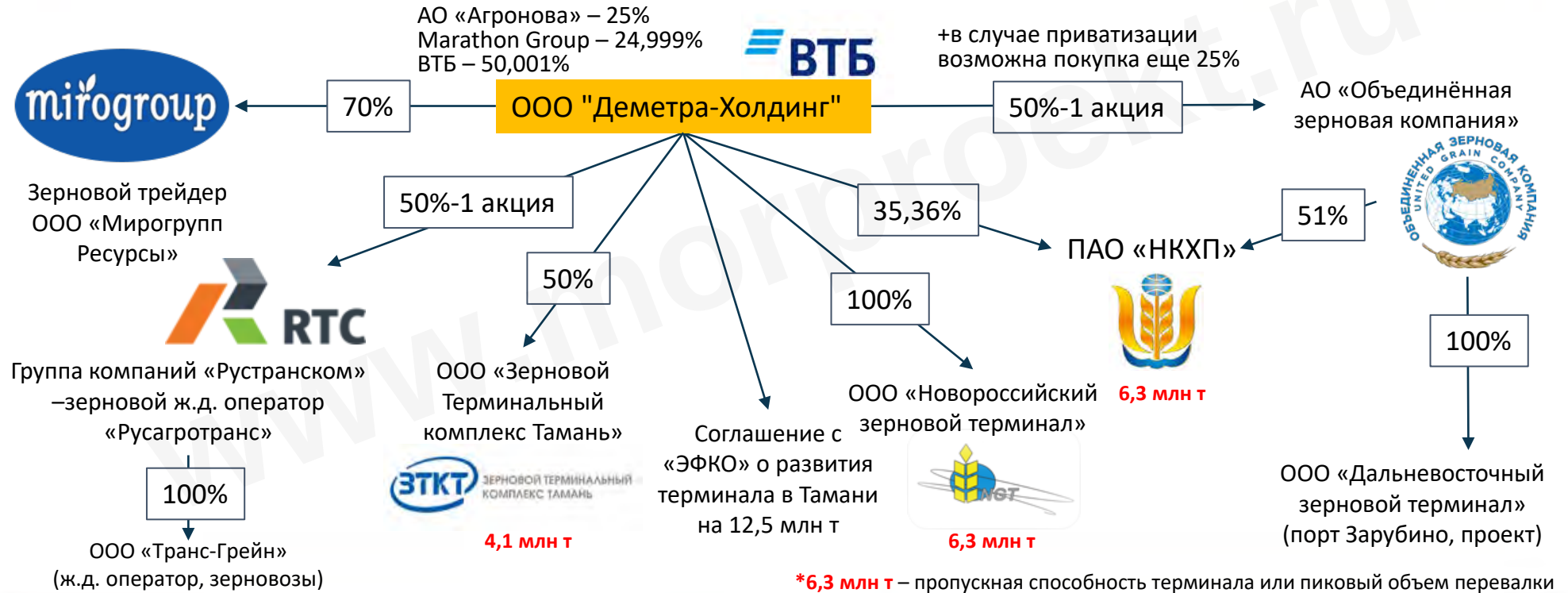
The screenshot shows the website of NPT (Morstroytehnologiya). The navigation bar includes links for КОМПАНИЯ, УСЛУГИ И ТАРИФЫ, ДОКУМЕНТЫ, ЗАКУПКИ, ПРЕСС-ЦЕНТР, and КОНТАКТЫ. Under УСЛУГИ И ТАРИФЫ, there are links for приемка зерна, формирование судовых партий, and доставка зерновых культур. The 'Тарифы' section is highlighted, showing two main categories: 'ТАРИФЫ НА ПЕРЕВАЛКУ' and 'ТАРИФЫ НА ТЭО'. The first category, 'Перевалка зерновых культур', is marked as the 'Основная услуга' and has a price of 1 459,01 p. per ton. The second category, 'ТЭО через 23 и 24 причалы пристани №3', has a price of 33,00 p. per ton. Both categories include detailed descriptions of the services provided.

ТАРИФЫ НА ПЕРЕВАЛКУ	Единица	Тонны	Цена за 1 тонну
Перевалка зерновых культур			1 459,01 p.
Основная услуга			
Тариф на перевалку зерновых культур через 23 и 24 причалы Пристани №3 Морского порта Новороссийск.			

ТАРИФЫ НА ТЭО	Единица	Тонны	Цена за 1 тонну
ТЭО через 23 и 24 причалы пристани №3			33,00 p.
Тариф на транспортно-экспедиторское обслуживание через 23 и 24 причалы пристани №3 морского порта Новороссийск.			

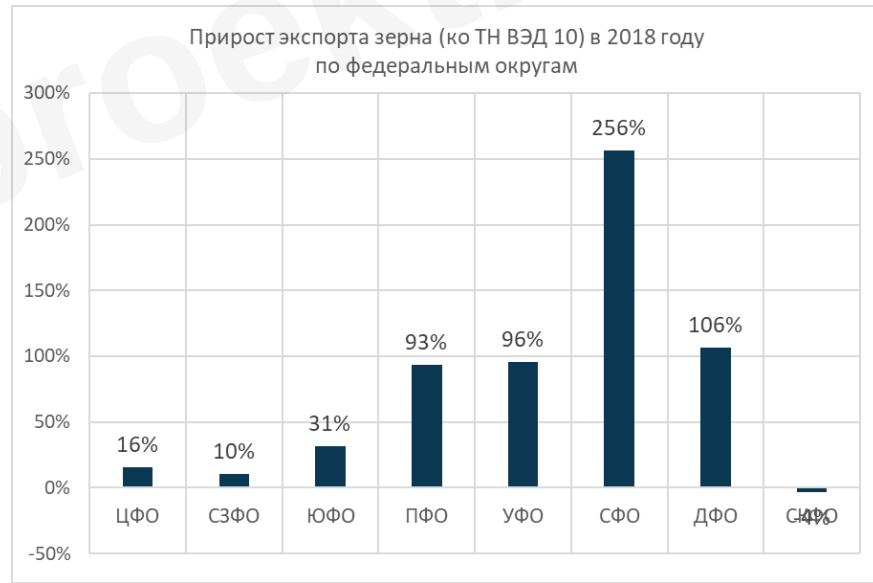
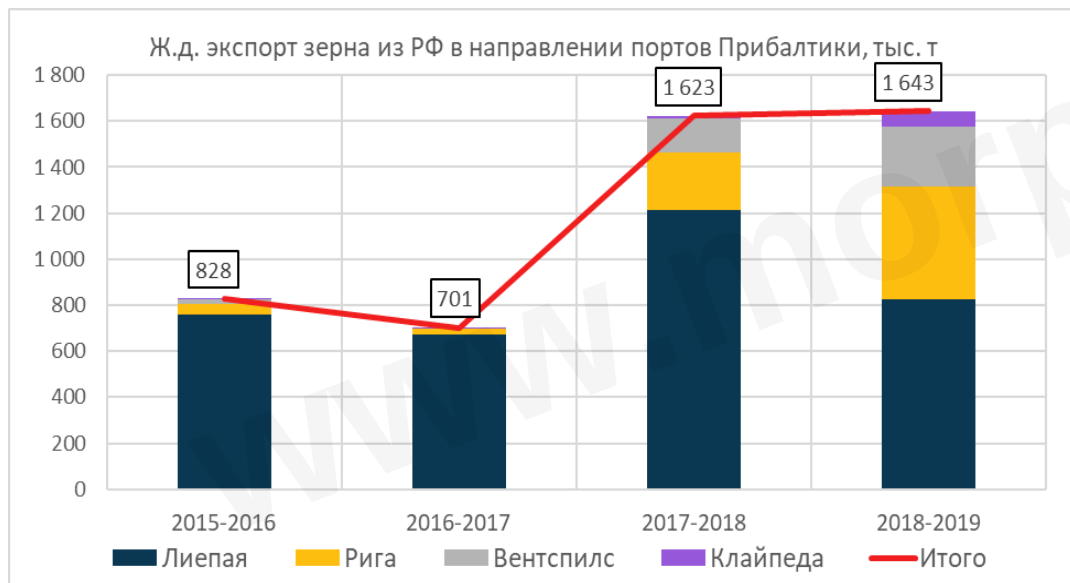
Крупные игроки на рынке зерновой логистики. Деметра-Холдинг (ВТБ)

- Консолидация большинства глубоководных терминалов создает угрозу ущемления интересов отдельных грузовладельцев.



Зерновые терминалы Прибалтики. Существующее состояние

- На фоне роста российского экспорта зерна увеличился грузопоток в порты Прибалтики. Одновременно сильно вырос экспорт из более удаленных от портов российских регионов (ПФО, УФО, СФО).
- В основном это зерно, которое «не нашло выхода» на юге.



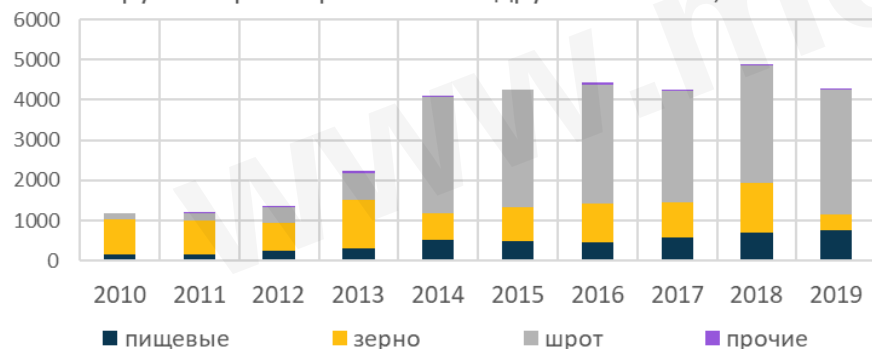
Зерновые терминалы на российской Балтике. Существующее состояние

- Российские порты Балтики работают с нишевыми продуктами, грузопотоки нестабильны (кроме «Содружество-Соя»).

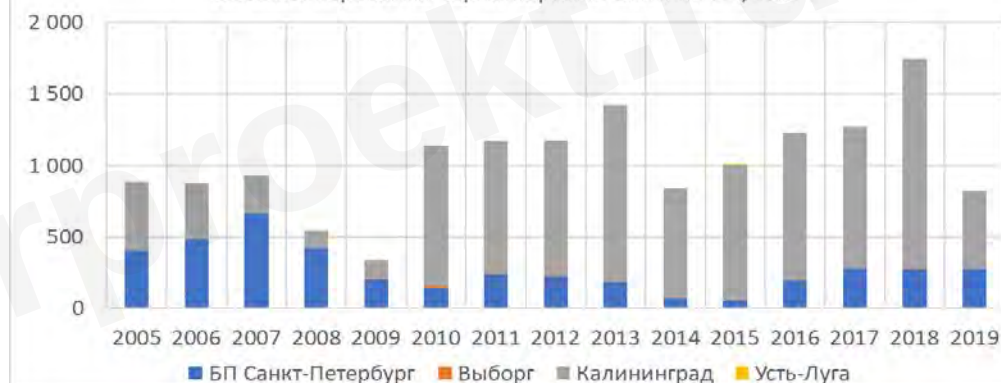
Терминал
«Содружество-Соя»,
Калининград



Грузооборот терминала "Содружество-Соя", в тыс. т



Объемы перевалки зерна портами Балтики РФ, тыс. т



Стивидорные компании БП СПб, перегружающие зерно

Стивидорная компания	Исторически пиковый объем в 2005-2018 годах, тыс. т	2019 год
ЗАО "Нева-Металл"	150	0
ОАО "Балтийский судомеханический завод"	196	181
ОАО "Морской порт Санкт-Петербург"	522	60

Проекты зерновых терминалов в российской Балтике

- Заявлены крупные проекты, но будут ли они реализованы? Не все...

Порт	Инициатор проекта	Тип проекта	Прирост мощностей, млн т
Высоцк	ООО «Технотранс»	строительство, спецтерминал	4,0
Усть-Луга	ООО «Универсальный торговый терминал Усть-Луга» («Лугапорт»)	строительство, спецтерминал	8,0
Приморск	ООО «Приморский УПК»	строительство, спецтерминал	5,0
Финский залив	ГК «Содружество»	строительство, спецтерминал	5,0

Зерновой терминал ООО «Приморский УПК» - моделирование



«Новотранс» завершил ключевой этап создания ИЗУ терминала LUGAPORT



Годом ранее.....



Развитие зерновых терминалов в российской Балтике

- На Балтике, пока большие терминалы строятся, небольшие начинают работать.

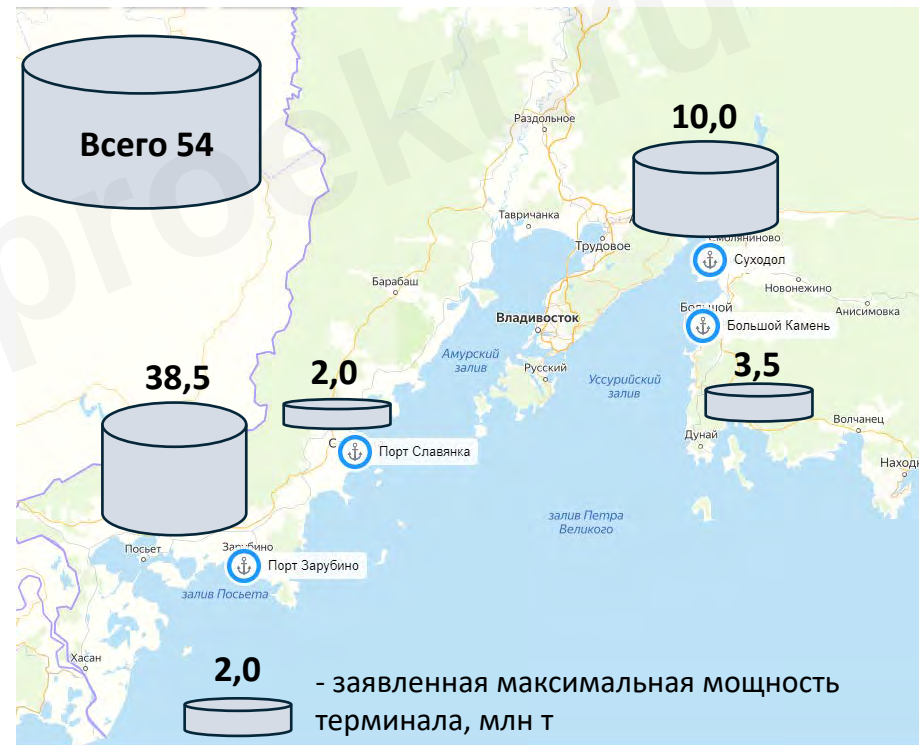
Стивидорная компания «Новотранс» начала перевалку сельскохозяйственных грузов (лен, шрот) на причале АЖПК порта Усть-Луга



Проекты зерновых терминалов на Дальнем Востоке РФ

- Заявленные мощности проектов морских зерновых терминалов на Дальнем Востоке – около 54 млн т

Инициатор проекта	Порт / место размещения	Мощность, млн т (по очередям)	Когда планируется
ООО «Порт Хэбэй»	Славянка	2	н.д.
China Harbor Engineering Company, Harbin Dongjin Group	Хабаровский край, речной	3-20	2024
ООО «Дальневосточный зерновой терминал»	Зарубино	3,5 6,5	н.д.
ТД "Восточный поток" (ООО "Морской порт в бухте Троицы")	Зарубино	0,6 4,0 10,0	2020 2023 2024
Группа "Сумма", проект "Большой порт Зарубино"	Зарубино	22	н.д.
ООО «Приморский морской зерновой терминал»	бухта Суходол	3-10	н.д.
ООО «Транспортная промышленная компания»	ТОР «Большой Камень»	3,5	2022



Развитие зерновых терминалов на Дальнем Востоке РФ

- На Дальнем Востоке, пока большие терминалы строятся, небольшие начинают работать.

ООО «Морской порт в бухте Троицы» запустило 1 очередь зернового терминала на 300-600 тыс. т зерна.

- 2 напольных склада по 5 тыс. т;
- приобретение специализированного погрузочного/разгрузочного оборудования;
- реконструкция собственных железнодорожных путей.



Грузовая база зерновых терминалов на Дальнем Востоке РФ.

Китайский транзит

- Дальневосточные терминалы часто ориентируются на транзит зерна между провинциями Китая.

В Китае существует дисбаланс производства и потребления зерна и соевых бобов между регионами страны. Производство кукурузы, сои, риса сконцентрировано в северо-восточных провинциях. Перевозки зерновых между северо-восточными и прочими провинциями Китая составляет не менее **70-80 млн т в год**.

Объемы производства зерновых культур по провинциям Китая (чем темнее цвет, тем больше объем)



Грузовая база зерновых терминалов на Дальнем Востоке РФ.

Потенциал российского экспорта

- Оценки экспортного потенциала Дальневосточного и Сибирского федеральных округов очень неоднозначны.

Освоение новых земель только в Сибири и на Дальнем Востоке позволит повысить сбор зерна в этих регионах до 25 млн тонн и направить порядка 10 млн тонн на перспективные азиатские рынки.

А. Ткачев, Министр сельского хозяйства РФ, 2016 год

Потенциал регионов Дальнего Востока по экспорту сои на китайский рынок составляет 2 млн тонн к 2024 году.

Ю. Трутнев, полпред президента в ДФО, 2019 год

В Дальневосточном федеральном округе можно выращивать до 30 млн т сои, чтобы экспортировать в КНР.

Юй Суйбо, президент компании COFCO, 2019 год

Потенциал экспорта зерна в разрезе регионов

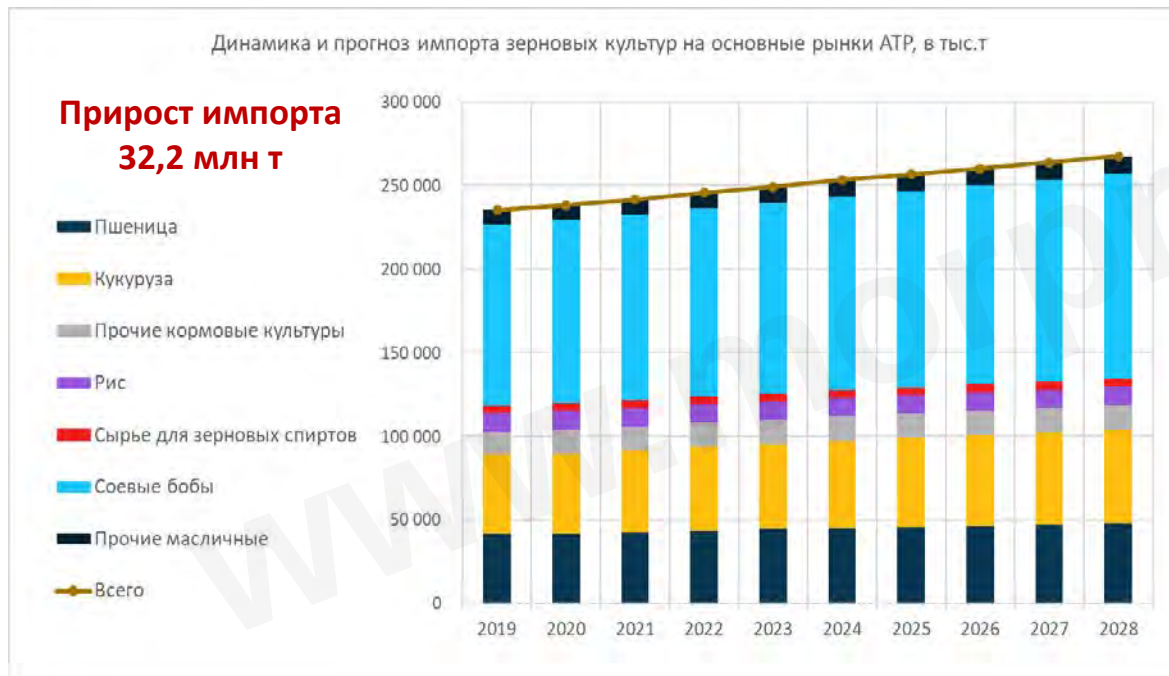
Регион	Чистый вывоз зерна*, млн т (в среднем за пять лет)		CAGR
	2018 год	2024 год	
Российская Федерация	41,9	55,6	+4,9%
Южный федеральный округ	21,1	25,3	+3,1%
Северо-Кавказский федеральный округ	8,2	9,3	+2,1%
Приволжский федеральный округ	6,5	8,6	+4,9% ^
Центральный федеральный округ	6,1	11,1	+10,4%
Сибирский федеральный округ	2,3	3,6	+7,6% ^
Дальневосточный федеральный округ	-0,1	-0,1	-7,4%
Уральский федеральный округ	-0,6	-0,6	+2,2%

Источник: Обзор рынка сельского хозяйства. Deloitte, ЦСР. Москва, 2019.
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ru/Documents/consumer-business/russian/obzor-rynka-selskogo-hozyajstva-2019.pdf>

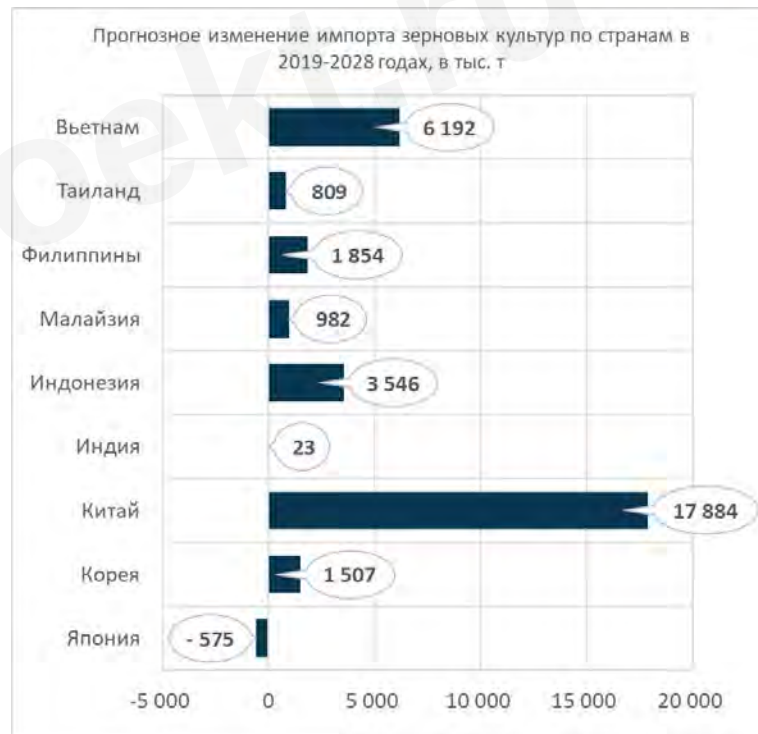
Грузовая база зерновых терминалов на Дальнем Востоке РФ.

АТР как рынок сбыта

- В АТР ожидается высокий спрос на импорт зерновых.



Источник: OECD-FAO Agricultural Outlook 2019-2028



Разработка нетрадиционных маршрутов экспорта зерна.

Порт Сабетта

- Потребность в экспортных каналах для сибирского зерна так высока, что рассматриваются необычные решения.

В 2019 году создано АО Логистическая компания «Зерно Сибири». Учредители - Правительство Омской области (51%) и крупнейшие предприятия агропромышленного комплекса региона (49%).

В задачи АО входит проработка логистического маршрута по рекам Иртыш, Обь, далее Обская губа, Порт «Сабетта» и далее Северным морским путем в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Омская область планирует построить четыре элеватора для хранения зерна, предназначенного на экспорт, в том числе один - в порту Сабетта.

Предполагаемые объемы отгрузки – 1 млн т зерна.

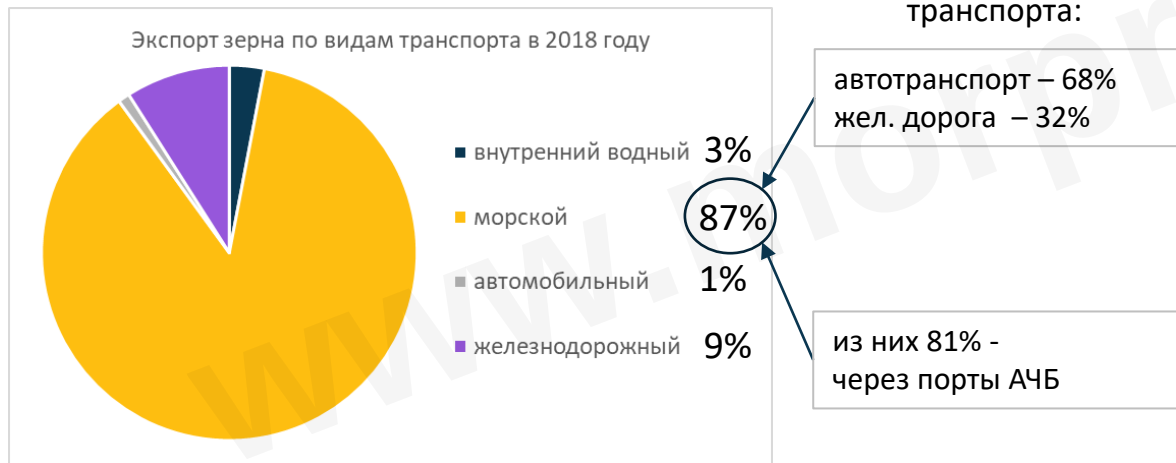
Н. Дрофа, Министр сельского хозяйства Омской области, 2019 год

- Только морской флот ледового класса Arc5 и выше сможет вывозить зерно из Сабетты при любых ледовых условиях – таких судов единицы;
- Построенные причалы в Сабетте заняты, строительство новых, с учетом волнозащиты, крайне дорого;
- Потребность в речном флоте для доставки 1 млн т зерна в порт Сабетта за навигацию превышает возможности всего существующего российского флота, с учетом требуемых классов судов.

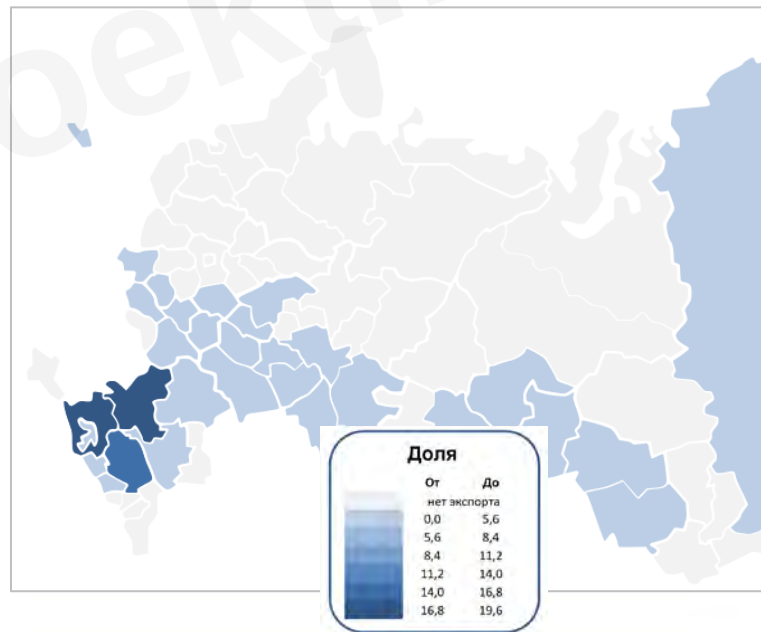


Тестируются разные варианты экспортных каналов, но пока все дороги ведут на юг...

- Развитие событий в Азово-Черноморском бассейне продолжит определять экспортные перспективы по зерну.



Доля регионов от объема экспорта, 2018 год



Возможные пути развития логистики



Снижение стоимости перевалки в портах Юга

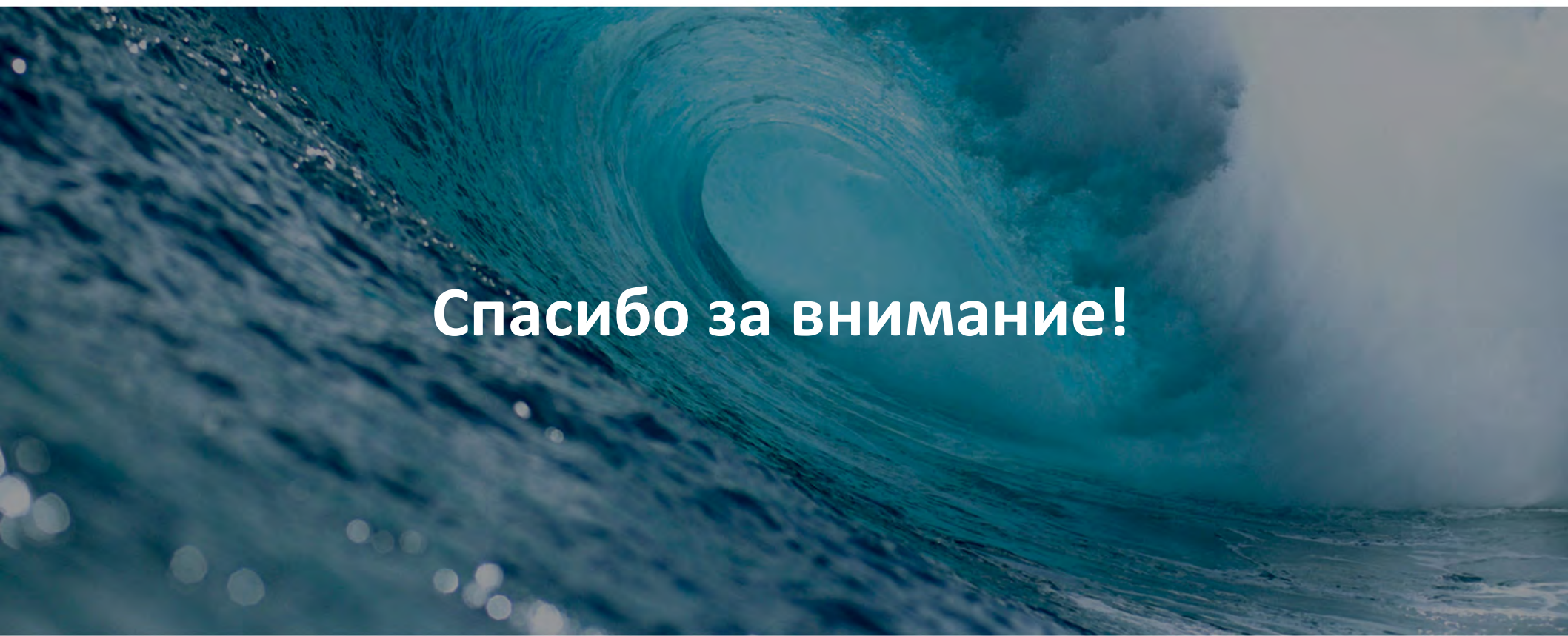
- Увеличение зоны тяготения портов = регионов, откуда доставка в порт конкурентоспособна
- Коллапс на УДС и подходах в портах, на терминалах

Снижение стоимости ж.д. доставки

- Развитие ж.д. логистики: строительство крупных региональных элеваторов, маршрутизация отправок
- Готовы ли порты? Нет.
- Строительство новых терминалов.
- Расширение географии портов, поставок, вовлечение новых зернопроизводящих регионов.

Появление новых терминалов с хорошей инфраструктурой + развитие ж.д. логистики

- Повышение конкуренции терминалов
- Снижение ставки на перевалку
- Рост экспорта
- Вовлечение новых регионов и развитие отрасли.



Спасибо за внимание!