

Портовая инфраструктура на Каспии: новые вызовы и перспективы развития



А. В. Мельников,
канд. экон. наук, доцент
Каспийского института
морского и речного
транспорта

Географическая близость Ирана к России и наличие логистических маршрутов через морские порты Астрахань и Оля позволяют рассматривать рынок иранской сельхозпродукции как перспективный и устойчивый в структуре грузооборота отечественных портов на Каспии [1].

Исламская Республика Иран не входит в число основных сельскохозяйственных государств, но является одним из крупнейших производителей продукции сельского хозяйства на Ближнем Востоке. Представлены практически все отрасли: растениеводство (производство плодоовощной продукции, зерновых, зернобобовых, кормовых культур и т.д.) и животноводство (скотоводство, овцеводство, птицеводство, рыбоводство, пчеловодство и т.д.).

Посевные площади в Иране составляют 16,7 млн га. Однако до сих пор около 83% сельскохозяйственных угодий страны — небольшие и разрозненные поля и земельные участки.

Агропромышленный комплекс Исламской Республики Иран испытывает серьезные проблемы. Нарастают сельскохозяйственные площади для посева ряда культур невозможно из-за географических особенностей региона (60% — горная местность, 30% — солончаки). Возникают также трудности с ирригацией, что в результате сказывается на недопроизводстве ряда сельскохозяйственных культур.

С учетом стабильного роста населения в последние десятилетия страна превратилась в крупного импортера пшеницы, ячменя, кукурузы, рапса, сои, семян подсолнечника, мяса, а также производной продукции. Расходы на импорт продовольствия ежегодно составляют 5–7 млрд долл. США.

Однако в настоящее время потенциал агропромышленного комплекса страны реализован далеко не полностью, а состояние продовольственной безопасности вызывает серьезные опасения. По целому ряду продуктов, имеющих стратегическую важность, Иран не является самодостаточным и находится в зависимости от импорта аграрной продукции, в том числе масличных культур и растительного масла.

В сельскохозяйственном сезоне 2018–2019 гг. Россия экспортировала 3,7 млн т подсолнечного, соевого и рапсового масла. Эти данные опубликованы Институтом конъюнктуры аграрного рынка (ИКАР).

По экспорту подсолнечного масла наша страна занимает второе место после Украины. Согласно данным, представленным Федеральной таможенной службой, в 2018 г. Россия экспортировала 2,65 млн т продукта.

По экспорту рапсового масла Россия стоит также на втором месте, поставляя



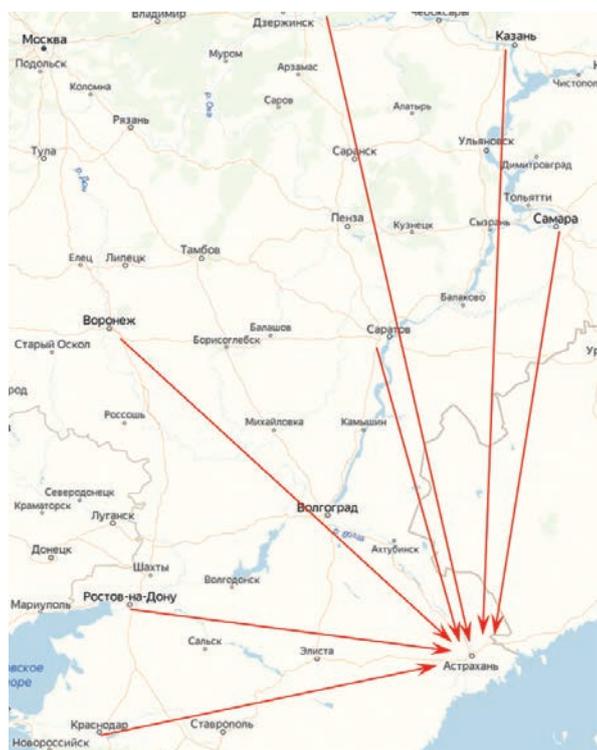


Рис. 1. Расположение основных производителей растительного масла в ЮФО и Приволжском ФО

АО «Астон»,
Ростов-на-Дону

ГК «ЭФКО»,
Воронеж

ГК «Солнечные продукты»,
Саратов

Холдинг «Юг Руси»,
Ростов-на-Дону

ООО СПП «Юг»,
Краснодар

ООО «Солнечная долина»,
Армавир

ГК «НЖМК»,
Нижний Новгород

АО «Казанский жировой
комбинат»,
Казань

ООО «Нива»,
Самара

зарубежным покупателям 639 т. Опережает нас только Канада.

Соевое масло — не российский конек, однако по поставкам и этого вида растительного масла Россия находится в первой десятке. В 2018 г. реализована 531 т.

По данным Национального аграрного агентства, сбор подсолнечника в 2019 г. составил 13,9 млн т, что на 9 % превышает результат предыдущего года. Не исключено, что и экспорт вырастет до 2,9 млн т [2].

Самым крупным покупателем российского подсолнечного масла является Иран, который приобрел в 2018 г. 627 тыс. т, или 24 % от всего экспорта подсолнечного масла из нашей страны [2].

Согласно статистике, спрос Ирана на растительное масло составляет 1,5 млн т, из них 1,4 млн импортируется из Украины, России, Южной Америки и Малайзии, а остальная часть обеспечивается за счет внутреннего производства масличных культур.

Иран покрывает более 90 % внутреннего спроса на растительное масло через импорт и тем не менее ежегодно экспортирует более 10 % своего рафинированного растительного масла в другие страны.

Ирак и Афганистан являются основными направлениями экспорта иранского растительного масла, за которыми следуют Армения, Узбекистан и Таджикистан [3].

Перспективы увеличения экспорта растительного масла в Иран обусловлены следующими факторами.

Во-первых, это рост населения. Потребление растительного масла на душу населения в Иране оценивается в 20 кг, что на 7 кг больше, чем в среднем по миру. Учитывая, что к 2030 г. совокупное население Ирана, Ирака и Афганистана может вырасти со 150 до 186 млн чел. [1], импорт недостающего масла также увеличится. Собственное производство вследствие недостаточной гарантированности ирригации не сможет опередить рост потребления.

Во-вторых, прежние поставщики (Украина, Южная Америка и Малайзия), опасаясь санкций Соединенных Штатов в отношении традиционных торговых связей с Исламской Республикой Иран и невозможности расчетов за поставки в валюте США, будут вынуждены переориентировать свои экспортные потоки на другие направления.

Поэтому для российских экспортеров масла, которые уже находятся под санкциями США и ЕС и обладают финансовыми инструментами проведения взаиморасчетов в рублях, открываются большие перспективы в освоении и закреплении растущего товаропотока.

В рамках приграничного сотрудничества между Ираном и Россией сегодня ведется работа по снижению пошлин и устранению административных барьеров.

В частности, по некоторым сельскохозяйственным товарам, в том числе нерафинированному подсолнечному маслу, пошлины на экспорт в Иран снижены до 20 %.

Начаты переговоры между странами ЕАЭС и Ираном о создании зоны свободной торговли и снижении импортных пошлин. Эти меры также призваны способствовать наращиванию экспорта продукции агропромышленного комплекса.

Сегодня многие российские производители, видя перспективу увеличения экспорта масла в Иран, стремятся занять освободившуюся нишу.

В ходе бизнес-миссии саратовских предпринимателей в Иран были достигнуты договоренности о прямых поставках зерна, мяса и подсолнечного масла.

В первую очередь Иран интересуется сельхозпродукция из Саратовской области: зерновые, бобовые, мясо и подсолнечное масло. Доставлять иранским потребителям масло самым коротким путем — по Волге и Каспийскому морю — готов холдинг «Солнечные продукты», непосредственный производитель продукции. Сегодня всё российское подсолнечное масло (и вообще почти всё подсолнечное масло) иранцы покупают через посредников, а одна из главных задач эффективной логистики — налаживание прямых контактов производителя с потребителями.

По каспийской части коридора «Север — Юг» поставки масла экономически гораздо выгоднее, чем через пути, которыми Иран пользуется сейчас. Это отвечает коммерческим интересам обеих стран. Экспорт через Каспийский коридор и Волгу должен развиваться и имеет большие перспективы [4].

Основная доля производства растительного масла (от 40 %) принадлежит регионам Южного и Приволжского федеральных округов, где сосредоточены основные перерабатывающие предприятия (рис. 1).

О резком росте рынка перевозок масла через Астраханский водотранспортный узел говорят статистические данные, полученные от Управления промышленности и портов Министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области, приведенные в табл. 1.

Эти показатели подтверждают правильность стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне.

Табл. 1. Объемы перевалки растительного масла через портовые терминалы Астраханской области, тыс. т

| Наименование стивидорной компании | 2018 г. | 2019 г. |
|-----------------------------------|---------|---------|
| ПАО «Астраханский порт» | 30,7 | 57,2 |
| АО «Астраханский морской порт» | 51,2 | 75,1 |
| АО ГК «Армада» | 5,0 | 68,9 |
| ООО «Порт “Зюйд-Вест”» | 0,0 | 24,4 |
| ООО СК «Стрелецкое» | 8,9 | 203,1 |
| Итого по порту Астрахань | 95,8 | 428,7 |

Географическая близость Ирана и устойчивые транспортные коммуникации с ним через морские порты Астрахань и Оля позволяют рассматривать рынок иранской сельхозпродукции как перспективный и достаточно устойчивый в структуре грузооборота российских портов на Каспии [1].

Следует признать, что астраханские портовые терминалы достигли упомянутых показателей перегрузки масла, не имея специализированных перегрузочных комплексов и накопительных емкостей. Вся перевалка выполнена по «прямому» варианту — непосредственным переливом из железнодорожных или автомобильных цистерн в танкеры-продуктовозы.

В результате применения такой технологии погрузка танкера занимает от трех до пяти суток. Это тем более чувствительно, если учесть, что в каспийских перевозках подсолнечного масла были использованы относительно новые танкеры проекта HCR0805 («Сталинград», «Герой России Пятницких»), имеющие высокий тайм-чартерный эквивалент. Соответственно, большие простои под грузовыми операциями отрицательно влияют на уровень фрахта и снижают конкурентоспособность каспийских маршрутов.

К другим ощутимым недостаткам «прямого» варианта перегрузки относятся длительные технологические операции с железнодорожным транспортом. Оборудованный переносными сливными устройствами фронт выгрузки принимает одновременно не более трех-четырёх цистерн, после выгрузки каждой такой партии производятся маневровые работы и переподача вагонов. Дополнительно сюда накладывается перемещение вагонов на весы для перевешивания груженых и порожних цистерн. Непроизводительные простои цистерн зачастую связаны с накоплением полной судовой партии на терминале и ожиданием прихода танкера.

Все эти условия влекут за собой дополнительные платежи за использование подвижного состава и снижение экономических показателей терминального сервиса.

Астраханскому транспортному узлу, находящемуся сегодня в условиях резкого падения объемов перевалки, необходимо удержать развивающийся и перспективный грузопоток подсолнечного масла. Он может стать (наряду с зерновым) основным массовым грузом, перевозимым каспийскими морскими маршрутами в рамках Международного транспортного коридора «Север — Юг».

Повысить актуальность этой задачи может активная позиция ОАО «РЖД», а также азербайджанских и иранских коллег, нацеленная на формирование западной ветки прямого железнодорожного сообщения с Ираном. Западная ветка способна составить серьезную конкуренцию морякам в перевозках грузов в меридиональном направлении.

Сегодня у астраханских портовиков существует исключительная возможность модернизировать транспортно-технологическую систему доставки масла и удержать свои позиции в конкуренции с другими видами транспорта. Эта цель, бесспорно, может быть достигнута путем создания современных специализированных терминалов.

Несмотря на то что основную долю отгружаемого в Иран масла составляют нерафинированные масла, подвергаемые в дальнейшем переработке через несколько ступеней очистки (фильтрация, осветление, гидратация, адсорбция), транспортные свойства масла требуют особых мер в процессе хранения и перегрузки. При низких температурах продукт теряет вязкость, при длительном хранении образует осадок. На качество растительных масел при транспортировке оказывают влияние кислород, влажность, температура окружающей среды, солнечный свет, продолжительность хранения, материал емкостей, трубопроводов, насосов.

При круглогодичной эксплуатации терминала следует учесть, что конструкция и оборудование резервуаров должны быть оснащены подогревательными элементами, обязаны обеспечить равномерное распределение тепла по всему объему резервуара при подогреве продукта, предотвратить расслаивание и образование осадков при хранении. Материал оборудования и терминала должны отвечать требованиям работы с пищевыми грузами.

В Черноморско-Азовском бассейне накоплен достаточный опыт в эксплуатации масляных терминалов. Перевалка масла осуществляется в Тамани, Новороссийске, портах Азовского моря. Опыт коллег необходимо использовать при создании терминалов в каспийских портах.

Новые терминалы должны обеспечить взаимодействие наземного и морского транспорта без простоев, качество хранения, возможность круглогодичной работы и выполнения международных требований к транспортировке пищевых грузов.

Перед работниками астраханского порта открылась реальная перспектива закрепления новой номенклатуры груза в структуре грузооборота. Время покажет, кто из портовиков, производителей масла, инвесторов окажется активнее в освоении нового сегмента портового рынка. **Т**

Литература

1. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года. Постановление Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2017 г. № 2469-р.
2. Экспорт подсолнечного масла из России вырос на 38 процентов. URL: rosng.ru/post/eksport-podsolnechnogo-masla-iz-rossii-vyros-na-38-procentov (дата обращения: 30.12.2019).
3. Иран увеличил экспорт растительного масла на 284 %. URL: www.oilworld.ru/analytics/worldmarket/262103 (дата обращения: 30.12.2019).
4. Саратовская область планирует наладить прямые поставки подсолнечного масла в Иран. URL: www.business-vector.info/saratovskaya-oblast-obespechit-priamy-e-postavki-podsolnechnogo-masla-v-iran (дата обращения: 30.12.2019).
5. Коммерсантъ. 2019. 30 мая. С. 8.