



исследовательская группа

Объединение независимых экспертов в области минеральных ресурсов,
металлургии и химической промышленности

Исследование перспектив российского экспорта зерна через морские порты РФ

*Москва
Июль 2012*

СОДЕРЖАНИЕ

АННОТАЦИЯ	8
ВВЕДЕНИЕ	9
1. Состояние зерновой инфраструктуры Российской Федерации	11
2. Портовые мощности по перевалке российского зерна	13
2.1. Дальний Восток.....	16
2.1.1. Порт Владивосток.....	16
2.2. Южный регион.....	22
2.2.1. Порт Новороссийск.....	22
ОАО «Новороссийский зерновой терминал».....	23
ОАО «Новороссийский морской торговый порт».....	25
ОАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов».....	25
ОАО «Комбинат «Стройкомплект» (ОАО «КСК», зерновой терминал).....	27
2.2.2. Порт Туапсе.....	29
2.2.3. Порт «Тамань».....	31
2.2.4. Морской порт «Кавказ».....	33
2.2.5. Азовский порт.....	35
ООО «Промэкспедиция».....	37
ООО «Азовский зерновой терминал».....	37
ООО «Азовский портовый элеватор».....	38
2.2.6. Порт Таганрог.....	39
ОАО «Таганрогский судоремонтный завод».....	40
ОАО «Таганрогский морской торговый порт».....	40
2.2.7. Ейский порт.....	41
ОАО «Ейский портовый элеватор».....	43
ООО «Ейск-Порт-Виста».....	44
ОАО «Ейский морской порт».....	46
2.2.8. Порт Темрюк.....	47
2.2.9. Порт Ростова-на-Дону (ОАО «Ростовский порт»).....	49
2.2.10. Морской порт Оля.....	51
2.2.11. Порт Махачкала.....	52
2.2.12. Порт Астрахань.....	54
2.2.13. Морские порты Украины.....	56
2.3. Северо-Западный регион.....	58
2.3.1. Порт Калининград.....	58
ОАО «Портовый элеватор».....	59
ЗАО «Содружество – Соя».....	60
2.3.2. Большой порт Санкт-Петербург.....	61
2.3.3. Морские порты Прибалтики.....	62

3. Текущая ситуация с экспортом зерновых.....	63
3.1. Динамика экспорта зерна из России в 2007-2011 гг.	63
3.2. Структура российского экспорта зерна.....	65
3.3. Рынки сбыта российского зерна.....	66
3.4. Экспортеры российского зерна	71
3.5. Регионы-поставщики зерна.....	76
3.6. Правительственные программы по увеличению экспорта зерна	77
4. Прогноз развития портовых мощностей по перевалке зерна к 2020 г.....	81
4.1. Ситуационный анализ по созданию Восточного коридора для транспортировки российского зерна из Сибирского и Дальневосточного ФО	81
4.2. Проекты строительства портовых мощностей по перевалке зерна.....	84
4.2.1. Проект зернового терминала в порту Восточный.....	84
4.2.2. Проект зернового терминала в порту Владивосток.....	86
4.2.3. Проект зернового терминала в порту Ванино	88
4.2.4. Проект увеличения мощности зернового терминала ОАО «КСК» (ГП «Дело») в порту Новороссийска.....	89
4.2.5. Проект увеличения мощности зернового терминала в порту Тамань.....	89
4.2.6. Проект увеличения мощности Ейского портового элеватора.....	90
4.2.7. Прочие проекты.....	90
4.3. Прогноз развития портовых мощностей по перевалке зерна к 2020 г.....	91

Приложение: Контактная информация по морским портам, занимающихся перевалкой зерна на экспорт

СПИСОК ТАБЛИЦ

- Таблица 1. Характеристики причалов порта Владивосток
- Таблица 2. Интенсивность обработки судов с зерновыми грузами (валовые нормы) в порту Владивосток, т/сутки
- Таблица 3. Экспортные поставки зерна из России по странам в 2007-2011 гг., тыс. т, %
- Таблица 4. Поставки зерна на экспорт крупными компаниям в натуральном выражении в 2011 г., тыс. т
- Таблица 5. Маршрутизация грузопотоков сибирского зерна в порты Дальнего Востока
- Таблица 6. Объемы перевалки зерна через российские порты, заявляемые и плановые мощности до 2020 г., млн т

СПИСОК РИСУНКОВ

- Рисунок 1. Распределение долей морских портов в перевалке российского зерна в 2011 г., %
- Рисунок 2. Схема торгового порта Владивосток
- Рисунок 3. Динамика экспорта российского зерна через порт Владивосток в 2007-2011 гг., тыс. т
- Рисунок 4. Динамика грузооборота зерна через порт Новороссийск в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 5. Динамика перевалки зерна на экспорт ОАО «Новороссийский зерновой терминал» в 2008-2011 гг., млн т
- Рисунок 6. Динамика перевалки зерна на экспорт ОАО «НТМП» (без ОАО «НЗТ») в 2008-2011 гг., млн т
- Рисунок 7. Динамика перевалки зерна на экспорт ОАО «КСК» (ГК «Дело») в 2009-2011 гг., млн т
- Рисунок 8. Динамика перевалки зерна ОАО «Туапсинский морской торговый порт» в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 9. Динамика перевалки зерна через порт «Кавказ» в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 10. Динамика перевалки зерна через Азовский порт в 2009-2011 гг., млн т
- Рисунок 11. Динамика перевалки зерна через порт Таганрог в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 12. Распределение долей стивидорных компаний Ейского морского порта в перевалке зерна в 2011 г., %
- Рисунок 13. Динамика перевалки зерна через Ейский порт в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 14. Динамика перевалки зерна через ОАО «Ейский портовый элеватор» в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 15. Динамика перевалки зерна через ООО «Ейск-Порт-Виста» в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 16. Динамика перевалки зерна через ОАО «Ейский морской порт» в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 17. Динамика перевалки зерна через порт Темрюк в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 18. Динамика перевалки зерна через Ростовский порт в 2009 -2011 гг., млн т
- Рисунок 19. Распределение долей стивидорных компаний Ростовского порта в перевалке зерна в 2011 г., %
- Рисунок 20. Динамика перевалки зерна через порт Махачкала в 2009-2011 гг., млн т
- Рисунок 21. Динамика перевалки зерна через порт Астрахань в 2008-2011 гг., млн т
- Рисунок 22. Динамика перевалки зерна через порт Калининград в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 23. Динамика перевалки зерна через Большой порт Санкт-Петербург в 2007-2011 гг., млн т
- Рисунок 24. Динамика экспорта зерна из России в 2007-2011 гг., млн т, млн \$
- Рисунок 25. Структура российского экспорта зерна по видам культур в 2011 г., %

- Рисунок 26. Структура поставок российского зерна по регионам мира в 2011 г., %
Рисунок 27. Структура поставок российского зерна по странам в 2011 г., %
Рисунок 28. Изменение региональной структуры российского экспорта зерна в 2007-2011 гг., %
Рисунок 29. Крупные экспортеры российского зерна в 2011 г., %
Рисунок 30. Региональная структура валовых сборов зерновых в России в 2011 г.

АННОТАЦИЯ

Настоящий отчет посвящен исследованию состояния существующих портовых мощностей по перевалке российского зерна. Отчет состоит из 4 частей, содержит 96 страницы, 6 таблиц, 30 рисунков.

В качестве источников информации использовались данные Федеральной службы государственной статистики РФ (Росстат), ОАО «РЖД» (статистика железнодорожных перевозок), Федеральной таможенной службы РФ. Кроме этого были привлечены данные отраслевой и региональной прессы, годовых и квартальных отчетов эмитентов ценных бумаг, интернет-сайтов портов и стивидорных компаний.

В 1 главе отчета дана краткая характеристика состояния зерновой инфраструктуры Российской Федерации. В отчете изложено мнение Министерства сельского хозяйства РФ.

2 глава посвящена исследованию мощностей всех российских портов по перевалке зерна по бассейнам: Дальневосточному, Южному и Северо-Западному. Приведены данные по стивидорным компаниям, техническим характеристикам причалов, складским мощностям, дедевету принимаемых судов, технологии перевалки.

В 3 главе отчета анализируется текущая ситуация с экспортом зерновых. Рассмотрены объемы экспорта, основная номенклатура, компании-экспортеры, рынки сбыта и направления поставок. Кроме того в 3 главе описаны основные правительственные программы, содержащие цели по увеличению экспорта зерновых.

4 глава содержит прогноз развития портовых мощностей по перевалке зерна к 2020 г. Описаны существующие проекты строительства новых терминалов.

В приложении дана контактная информация морских портов РФ, через которые осуществляется экспорт российского зерна.

ВВЕДЕНИЕ

Зерновой рынок является базовым для агропродовольственного комплекса Российской Федерации и включает в себя производство, хранение, переработку, транспортировку зерна и продуктов его переработки.

В соответствии с положениями Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 г., утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 г. № 537, национальные интересы государства на долгосрочную перспективу заключаются, в том числе, в повышении конкурентоспособности национальной экономики и экспортного потенциала страны.

В настоящее время внутрироссийское потребление зерна составляет 76,5 млн т и полностью обеспечено собственным производством. Согласно экспертным оценкам, потенциал роста внутреннего потребления зерна в России ограничен. Потребление муки и мучных изделий стабильно и существенно изменяться не будет. Прогнозируемый рост внутреннего потребления зерна Российской Федерацией к 2020 г. составляет до 8%. В большей части рост внутреннего потребления зерна будет связан с наращиванием собственного производства мяса, прежде всего птицы и свинины в рамках импортозамещения.

Доля России в мировом производстве зерна составляет только около 5%, в то время как ресурс страны по посевным площадям составляет не менее 8,6%. В этой связи перспективы РФ как мирового экспортёра вполне очевидны.

Мировой спрос на зерно, как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе, определяется ростом численности населения, опережающим мировое производство зерна и других агропродовольственных товаров. По оценкам FAO (Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН), до 2050 г. население планеты вырастет более чем на 40%. По прогнозам OECD (Организации экономического сотрудничества и развития), в течение следующих 6-7 лет объем мирового импорта пшеницы увеличится более чем на 13%, кормовых злаков – на 9%, что эквивалентно 17 млн т и 9 млн т в год соответственно. Это позволяет утверждать, что увеличение экспорта будет обеспечено устойчивым спросом. Отставание внутреннего производства от потребления зерна в развивающихся странах (Ближний Восток, Центральная Азия, Восточная и Юго-Восточная Азия, Северная и Центральная Африка, Южная Америка) создает благоприятные предпосылки для увеличения доли России на мировом рынке зерна, так как значительная часть стран указанных регионов имеет сложившиеся торгово-экономические отношения с Россией и в значительной степени ориентирована на поставки российского зерна, которое наиболее полно соответствует критерию «цена-качество» для производства традиционных видов хлебопродуктов и использования для фуражных целей.

Российская Федерация, располагает **8,6% общей площади пахотных земель в мире**, значительными водными ресурсами и сопоставимыми агроклиматическими условиями с другими зерновыми мировыми регионами, что **позволяет увеличить объемы среднегодового производства зерна к 2020 г. до 120-125 млн т**, а экспортный потенциал до **40-45 млн т**. При этом планомерное развитие экспортного зернового потенциала Российской Федерации становится одним из важнейших условий для наращивания производства зерна в стране в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

1. Состояние зерновой инфраструктуры Российской Федерации

За последние годы существенную долю в стоимости продовольственных товаров составляют инфраструктурные (транспортные и складские) затраты. Высокий уровень этих издержек снижает конкурентоспособность российских продовольственных товаров, как на международном, так и на внутреннем рынке.

Для большинства продуктов питания основным фактором в формировании цены становится цена зерна, используемого в производстве. В себестоимости зерна, поставляемого на корм скоту и птице, на промышленную переработку, пищевые цели и на экспорт, доля инфраструктурных затрат составляет от 30% до 70%, что приводит к снижению закупочных цен для сельскохозяйственных товаропроизводителей, росту цен на продукты питания.

Несмотря на меры государственной поддержки, состояние инфраструктуры зернового рынка страны остается недостаточно развитым.

Низкая эффективность элеваторных мощностей на отечественном зерновом рынке носит системный характер:

- значительная часть элеваторов, хлебоприемных предприятий и реализационных баз хлебопродуктов была построена в 50-70 гг. прошлого века, процент износа основных средств составляет в среднем около 80%. Согласно экспертным оценкам, текущие вложения в обновление и восстановление основных средств элеваторов и хлебоприемных предприятий сегодня не превышают 15% от потребности;

- около 70% хранилищ у сельскохозяйственных товаропроизводителей не отвечает требованиям технологии хранения, что приводит к потерям урожая и вызывает существенные сезонные колебания цен на зерно на внутреннем рынке. При этом, хранение в амбарах приводит к 10-20%-ым потерям урожая зерна;

- себестоимость хранения и перевалки зерна современными элеваторами в странах – крупнейших производителях зерна (Канада, США, Австралия, страны Европейского союза) до 60% ниже, чем в России. Например, среднее количество персонала, необходимого для обслуживания отечественных элеваторов и хлебоприемных предприятий в 3-4 раза превышает аналогичный показатель для США.

Кроме того транспортные сети работают на пределе своих возможностей, наблюдается нехватка вагонов-зерновозов и их техническое несовершенство, нехватка локомотивов на станциях для обеспечения бесперебойной перевалки зерна, а использование автомобильного транспорта при расстояниях более 500 км экономически неэффективно. В настоящее время в РФ суммарные затраты на перемещение зерна одни из самых высоких в мире.

Фундаментальные изменения экономической модели российского рынка зерна, связанные с переориентацией с импортной на экспортную, выявили несоответствие текущей импорто-ориентированной инфраструктуры и транспортной логистики растущим потребностям:

– стоимость перевалки зерна в российских портах в 2-3 раза выше, чем в Европе и в 1,5 раза выше, чем на Украине;

– стоимость железнодорожных перевозок зерна в России на 40% выше, чем в США;

– пропускная способность линейных элеваторов низкая. Объем высокотехнологичной отгрузки зерна маршрутными поездами (50-60 вагонов) не превышает 2% объемов, перевозимых по железной дороге. Практикуемая отгрузка зерна ж/д транспортом ограниченными партиями (6-8 вагонов) снижает пропускную способность портовых экспортных мощностей;

– в настоящее время структура размещения элеваторных и портовых мощностей не отвечает требованиям оптимальной логистики. По мнению аналитиков отрасли, только оптимальное размещение объектов инфраструктуры позволит участникам рынка экономить до 20% транспортных расходов.

Сегодня совокупный дефицит мощностей единовременного хранения зерна в основных зернопроизводящих регионах составляет 18-19 млн т.

Пропускная способность всей действующей инфраструктуры (мощности по перевалке внутренней зерновой инфраструктуры) требует увеличения не менее чем в 1,5 раза.

Мощности морской перевалки зерна оцениваются в 28 млн т в год. При этом до 5 млн т зерна в год перегружается неэффективным методом прямой перевалки зерна с вагона в судно на универсальных причалах. При наращивании экспорта зерна до 40-45 млн т в год **дефицит специализированных портовых элеваторных мощностей по перевалке зерна, как основного канала экспорта, составит около 20-25 млн т зерна.**

Потребность в узловых грузоформирующих элеваторах (узловые элеваторы), обеспечивающих консолидацию зерновых потоков и маршрутную отправку зерна, оценивается в 1,6-1,8 млн т мощностей единовременного хранения. При этом, на сегодняшний день, на зерновом рынке подобных инфраструктурных объектов нет.

По мнению аналитиков отрасли, существующая сегодня инфраструктура зернового рынка не позволяет эффективно реализовать внутренний и экспортный зерновой потенциал страны и нуждается в интенсивном развитии и модернизации.

2. Портовые мощности по перевалке российского зерна

Портовые мощности в России по перевалке зерна оцениваются в 28 млн т.

Наиболее эффективным способом перевалки зерна является зерновой терминал. Портовые зерновые терминалы – это крупные комплексы, включающие в себя зернохранилища большого объема (более 100 тыс. т), станцию разгрузки вагонов, очистительную башню и глубоководный причал для приема судов. Успешная работа новых зерновых терминалов во многом зависит от их универсальности для приема грузов как с автотранспорта, так и с железной дороги, а также с барж и судов типа «река-море».

Возможна перевалка зерна по так называемому прямому варианту, т. е. из вагона сразу на судно.

Можно обеспечить перевалку зерна в контейнерах, причем затаренных как на станции отправления, так и в порту (если есть возможность накапливать судовые партии зерна на крытом складе). Но для круглогодичной работы с такими грузами необходимо иметь специализированный элеватор, где будут храниться зерновые. При этом элеватор нужен не один, а несколько: для разных видов зерновых.

Большие урожаи последних лет и увеличивающиеся объемы экспорта зерна способствовали активному строительству зерновых терминалов в морских портах России.

«Россия сегодня экспортирует зерно не в тех объемах, в каких могла бы при наличии достаточного количества специализированных портовых терминалов, – отметил в своем выступлении В. Зубков на открытии Туапсинского зернового терминала. – Поэтому правительство Российской Федерации приветствует строительство высокотехнологичных перевалочных комплексов».

По словам президента Российского Зернового Союза А. Злочевского: «ощущается дефицит именно крупнотоннажных специализированных терминальных мощностей по перевалке зерна и потому конкуренция между ними довольно слабая, что приводит к высоким ставкам на их услуги».

По итогам 2011 г. российские морские порты перевалили **19,5 млн т** зерна, включая экспорт, импорт, транзит и каботажные перевозки. Экспорт в истекшем году составил **18,3 млн т** зерна, при этом морским транспортом, по оценке, было перевезено около **17,6 млн т** (остальное количество – железной дорогой в страны СНГ и восточную Европу). Перевалка российского зерна через порты Прибалтики составляет 0,471 млн т, через порты Украины – 0,041 млн т. Импортные поставки зерна в Россию в 2011 г. – **0,67 млн т**.

Основной зерновой экспортный порт в России сейчас – это Новороссийск. Здесь есть три зерновых терминала – «Новороссийский зерновой терминал» (НЗТ, крупнейший по объемам, до 600 тыс. т в месяц), НКХП (ОАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов»), а также развивается терминал группы компаний «Дело». Заметим, что ГК «Дело» уже