

# К. Ильницкий. Сколько зерновых терминалов построили в 2017 году и какие прогнозы на 2018-й

**За прошедший год в Украине были введены в эксплуатацию терминальные зерновые мощности на 1,75 млн тонн против 8,77 млн тонн в предыдущий период**

Уже два года «Порты Украины» привычно используют выражение «терминальная гонка», характеризующее ситуацию со строящимися и проектируемыми зерновыми терминалами в Украине. Что изменилось за прошедший год? Продолжается ли гонка по созданию новых зерновых терминалов?

## **Годовая прибавка**

Украина переживала в последние годы бум в перевалке зерна в отечественных морских портах. Если в 2007 году через украинские порты и терминалы прошло около 10 млн тонн хлебных грузов, то в 2015 году – 37,5 млн тонн, в 2016 году – 40,3 млн тонн (в том числе 39,4 млн тонн зерна). А если взять маркетинговый 2016-2017 год (МГ), то объем перевалки хлебных грузов составил 43,5 млн тонн (это не только экспорт, но и небольшие объемы транзита и каботаж). Характерно, что все последние годы объемы перевалки зерновых росли, несмотря на погодные условия и несмотря на продолжающийся общий кризис в экономике страны.

Долговременная устойчивая тенденция к росту экспорта зерна из Украины создавала устойчивый стимул для появления и реализации планов по развитию портовых терминальных мощностей для перевалки зерна.

Напомним, что на ноябрь прошлого года в стадии строительства в Украине находились 15 проектов по созданию, наращиванию зерновых мощностей в морских портах суммарной мощностью 35,8 млн тонн и инвестициями около \$850 млн. Проекты предусматривали, в частности, строительство 7 новых причалов. Еще 21 проект находился в «бумажной» стадии. Что же реально удалось построить за прошедший год?

Тут стоит напомнить, что в период с ноября 2015-го по ноябрь 2016 года у нас в стране шло очень активное строительство и развитие терминальных зерновых мощностей в украинских морских портах. Они выросли примерно на 8,77 млн тонн. При этом были введены в эксплуатацию емкости для единовременного хранения на 422 тыс. тонн. Это очень солидные цифры – на уровне целого порта, и немало.

Увы, период с ноября 2016-го по ноябрь 2017 года был не столь результативен. По сути, единственный крупный реализованный проект – первая очередь комплекса по перевалке зерна компании «Новотех-Терминал» в Одесском порту. Компания работает на причалах № 25-26, где может принимать суда длиной до 250 м с осадкой до 11 м. За счет своих инвестиций компания построила и в январе 2017 года запустила первую очередь зернового комплекса нового поколения, который до августа работал в тестовом режиме. Пропускная способность комплекса на этом этапе – 1,5 млн тонн в год.

Свой зерновой комплекс компания стремилась сделать самым эффективным на Черном море. В частности, по такому показателю, как использование киловатт в час при перевалке одной тонны зерна. При этом терминал сохраняет свою универсальность, продолжая обработку металла и генеральных грузов.

В августе 2017 года комплекс обработал первое судно, отгрузив 45 тыс. тонн рапса. Обработка судна KURE HARBOUR подтвердила расчеты специалистов «Новотех-Терминала». Интенсивность погрузки зерна с помощью конвейерной галереи и судопогрузочной машины достигают 1200 т/ч, производительность – 200 вагонов в

сутки.

На первом этапе также предусмотрена возможность одновременной погрузки зерна на судно по прямому варианту из вагонов и с барж без использования плавкрана.

На стадии реализации вторая очередь, благодаря которой, в частности, будут введены в строй 19 силосов общей вместимостью 115,9 тыс. тонн (пока построены 6 из них общей вместимостью 36,6 тыс. тонн). Полная реализация проекта намечена на конец 2018 года. Проектная пропускная способность – 3 млн тонн зерна в год.

Продолжает наращивать свои мощности «Рисойл-Терминал» в порту «Черноморск». В 2017 году компания сдала в эксплуатацию склад напольного хранения на 25 тыс. тонн единовременного хранения. По грубым прикидкам, мощности терминала в связи с этим выросли еще на 200 тыс. тонн в год.

Наконец, компания «УкрТрансАгро» в Мариуполе построила склад напольного хранения на 8 тыс. тонн, что добавило к мощностям их терминала ориентировочно еще 50 тыс. тонн.

В нашем обзоре мы говорим лишь о терминальных мощностях для зерна в морских портах, но было бы неправильно не упомянуть здесь еще два речных реализованных проекта. Речь идет о двух перевалочных комплексах для зерновых и масличных культур компании «Нибулон», последовательно реализующей свою программу развития транспортной инфраструктуры Днепра и Южного Буга.

В июне 2017 года такой новый комплекс был открыт на берегу Днепра у села Беленькое Запорожской области, а в июле нынешнего года еще один перевалочный комплекс был запущен у города Голая Пристань Херсонской области. Эти комплексы можно назвать типовыми. Их мощность – по 300 тыс. тонн в год. Емкости единовременного хранения рассчитаны на 77 тыс. тонн. За сутки на водный транспорт комплекс может отгрузить до 12 тыс. тонн. Суточная пропускная способность сушилок – до 4 тыс. тонн.

Возвращаясь к морским портам, можно подытожить, что за прошедший год все сданные объекты в стране добавили им терминальные зерновые мощности на 1,75 млн тонн, а емкости единовременного хранения – на 69,6 тыс. тонн. Если сравнить эти результаты с прошлогодними (8,77 млн тонн и 422 тыс. тонн), то можно было бы констатировать, что терминальная гонка, о которой мы говорили два года, закончилась. Но это не так. Это скорее передышка перед серьезным прорывом в части показателей, которая нас ждет в 2018 году.

В целом же на ноябрь 2017 года, по подсчетам ИАЦ BlackSeaTrans, имеющиеся емкости для единовременного хранения хлебных грузов в украинских морских портах были рассчитаны на 3379 тыс. тонн, а мощность терминалов по перевалке составляла примерно 68 млн тонн в год.

### **Перспективы 2018-го**

По оценке Министерства аграрной политики и продовольствия, валовой сбор зерна в Украине в 2017 году составит 62 млн тонн. Об этом заявил в конце октября замминистра Максим Мартынюк. Он подчеркнул, что урожай-2017 является вторым по объему за новейшую историю Украины, уступая лишь прошлогоднему рекорду (64 млн тонн).

Объемы экспорта зерновых также снизятся. В целом, по оценке Минагрополитики, с 44,4 млн тонн в 2016-2017 МГ до 41 млн тонн в 2017-2018 МГ. Логично предположить, что и объемы перевалки в морских портах, если и не снизятся (благодаря работе с переходящими запасами), то вырастут незначительно. Если взять данные за 10 месяцев 2017 года, то здесь наблюдается рост перевалки хлебных грузов на 6,4%.

Вместе с тем новый, 2018 год обещает удивить многих показателями по введению в строй новых терминальных мощностей для перевалки зерновых. Давайте прикинем, какие объекты уже строятся и реально планируются к сдаче в следующем году.

Самый крупный инвестиционный проект не только в морской

отрасли, но, похоже, и в Украине, сегодня реализует компания «М. В. Карго» с помощью Администрации морских портов Украины в порту «Южный». Компания строит новый зерновой терминал мощностью 5 млн тонн в год с емкостями для единовременного хранения 290 тыс. тонн зерновых.

Поддержку ей оказывает американская компания Cargill, которая в последующем выкупит долю в построенном объекте и станет оператором и ключевым клиентом терминала. Кредитное финансирование закупок и строительства осуществляют ЕБРР и Международная финансовая корпорация.

Кстати, Cargill Inc. – крупнейшая мировая компания, инвестирующая в пищевое производство. Ее доход (в 2016 году – \$107,1 млрд) превышает ВВП Украины (\$93,27 млрд).

Компания «М. В. Карго» также ведет строительство нового причала №25 длиной 436 м с глубиной 16 м, который сможет принимать суда класса Post-Panamax дедвейтом более 100 тыс. тонн.

Дноуглубительные работы в акватории порта «Южный» ведет Администрация морских портов Украины.

Стоимость всего проекта, включая дноуглубление, – \$150 млн. Он реализуется по жесткому графику – работы ведутся круглосуточно, уже выполнено более половины объема работ. Завершение строительства намечено на первое полугодие 2018 года.

Продолжит свое поэтапное развитие в порту «Южный» и крупнейший в стране зерновой терминал «ТИС-Зерно». Терминал сегодня является лидером в стране по объемам перевалки. В 2016-2017 МГ он перевалил 5,8 млн тонн зерновых. Рекорд месячной погрузки был установлен в августе 2017 года – 800 тыс. тонн.

В 2018 году там планируют построить дополнительные емкости для зерновых на 75 тыс. тонн единовременного хранения. В целом пропускная способность терминала возрастет еще на 1 млн тонн.

В дальнейших планах компании строительство нового причала для приема кейпсайзов, расширение железнодорожных мощностей и доведение годовой пропускной способности до 15 млн тонн.

В Одесском морском порту компания «Бруклин-Киев» совместно с АМПУ реализует крупный проект нового зернового терминала мощностью 4,5 млн тонн. Стройка идет с 2012 года и должна была завершиться в 2016 году. Но АМПУ, которая должна была построить новый причал 1-z, предназначенный для работы зернового терминала, не уложились в намеченные сроки. Инвестору пришлось организовывать перевалку зерна через причал расположенного по соседству контейнерного терминала.

Однако сегодня у участников проекта есть уверенность, что в 2018 году причал длиной 340 м будет сдан в эксплуатацию, а компания «Бруклин Киев» добавит к своим емкостям для хранения зерновых еще 12 силосов вместимостью 72 тыс. тонн. Это позволит компании нормализовать свою работу и нарастить мощность терминала как минимум на 1 млн тонн в год.

В том же Одесском порту компания «Олимпэкс Купе» строит четвертую очередь своего терминала. Ее мощность – ориентировочно около 1 млн тонн в год. Уже закуплена и до конца нынешнего года должна заработать новая мощная судопогрузочная машина с новейшей системой пылеподавления. Она сможет работать как в экспортном, так и в импортном варианте, например принимая зерно с речного тоннажа. В феврале 2018 года планируется завершение строительства 12 силосов емкостью 60 тыс. тонн единовременного хранения.

В Николаеве реконструируется Николаевский комбинат хлебопродуктов, приобретенный группой компаний OREXIM. Старые складские емкости на 62 тыс. тонн переоборудуются, за счет новых силосов мощности для единовременного хранения зерна будут расширены до 120 тыс. тонн, а для шрота, жмыхов – до 30 тыс. тонн. На причал Николаевского морского порта, где работает стивидорная компания группы OREXIM, будет выведена галерея, и уже летом 2018 года там планируется запуск

зернового терминала мощностью 2 млн тонн в год.

В морском порту «Черноморск» компания «Трансгрейнтерминал» в 2018 году планирует завершить строительство первой очереди своего терминала. В частности, будут сданы силосы на 75 тыс. тонн единовременного хранения. Мощность первой очереди по грубым прикидкам – 1,5 млн тонн в год.

В акватории порта «Октябрьск» строит зерновой терминал компания «Евровнешторг». До конца нынешнего года она планирует запустить построенный за собственный счет подходной канал и морской причал длиной 280 м с глубинами «на вырост» в 12,5 м (глубины БДЛК пока 10,3 м), а в начале следующего года – первую очередь терминала со складскими емкостями на 90 тыс. тонн единовременного хранения. Ориентировочная мощность первой очереди терминала – 1 млн тонн. В целом же проект предполагает нарастить мощности до 4 млн тонн в год с емкостями единовременного хранения в 190 тыс. тонн.

Наконец, уже упомянутая выше компания «Новотех-Терминал» должна достроить свой зерновой комплекс в Одесском порту, доведя его до проектной мощности 3 млн тонн зерна в год.

В итоге 2018 год может стать рекордным в истории Украины по объему введенных в эксплуатацию терминальных зерновых мощностей – 14 млн тонн и емкостей для единоразового хранения на 916 тыс. тонн.

### **Терминальные мощности к концу 2018-го**

Итого, к концу 2018 года, если в полной мере будут реализованы все вышеперечисленные проекты, емкости для единовременного хранения хлебных грузов в украинских морских портах вырастут на 27% и составят 4295 тыс. тонн, а мощность терминалов по перевалке – 82 млн тонн в год.

Если вспомнить, что в рекордном для страны 2016/2017 МГ в украинских морских портах было переработано 43,5 млн тонн хлебных грузов, то можно смело сказать, что подобное

соотношение грузооборота и терминальных мощностей создает достаточно комфортные условия для грузовладельцев в наших гаванях. Их жалобы и сегодня направлены, как правило, не на порты, а на железную дорогу. Профицит терминальных мощностей уже приводит к обострению конкуренции между зерновыми терминалами и снижению тарифов на перевалку зерна.

Кстати, эксперты отрасли не считают, что этот профицит очень большой. Для «комфортного» продвижения зерновых грузопотоков и в нормальных условиях мощности терминалов должны, по разным мнениям, превышать реальный грузооборот на 30-50%. А в отечественных условиях, которые нормальными назвать трудно, требуется большой запас мощностей.

Если попытаться заглядывать далее, чем на пару лет, то, скорее всего, темпы строительства новых и развития существующих зерновых портовых терминалов снизятся. Пыл инвесторов охлаждает обострившаяся конкуренция, снижение прибыльности стивидорного бизнеса, меньшие, чем хотелось бы, темпы роста зернового экспорта. Об этом свидетельствует и такой факт: если год назад 21 проект строительства и развития зерновых терминалов находился в подготовительной, «бумажной» стадии, то к настоящему времени лишь два из них переместились в стадию реального строительства.

<http://ports.com.ua/articles>