

злом, сектор индивидуальной малоэтажной застройки. За счет федерального бюджета будут обустроены акватории пассажирского района и марин, созданы ограждение, берегоукрепление, парковки, элементы благоустройства и т.д. Предполагается, что после реализации проекта мощность порта Геленджик увеличится до 19,6 тыс. пассажиров.

В основном на сегодняшний день конкурентоспособность Краснодарского края как портово-логистического хаба повышают инвестиционные проекты, реализуемые стивидорами за счет собственных средств.

ПРОЕКТЫ В НОВОРОССИЙСКЕ И ТУАПСЕ Например, ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) ввело в действие среднесрочную программу развития. В ее рамках ПАО НМТП реализует программы: «Реконструкция нефтерайона "Шесхарис"», «Реконструкция специализированного контейнерного терминала АО "Новорослесэкспорт"», «Реконструкция лесного терминала АО "Новорослесэкспорт"».

В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ РАСПОЛОЖЕНО ДЕВЯТЬ МОРСКИХ ПОРТОВ. ПОРТЫ НОВОРОССИЙСК, ТУАПСЕ, ТАМАНЬ, ЕЙСК, КАВКАЗ, ТЕМРЮК СПЕЦИАЛИЗИРУЮТСЯ НА ПЕРЕВАЛКЕ РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ. ПОРТЫ СОЧИ, АНАПА, ГЕЛЕНДЖИК — НА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

В 2021 году ГК «Дело» открыла в морском порту Новороссийск новый причал «КСК» №40А. Он построен в рамках инвестпроекта по реконструкции зернового терминала КСК. Объем инвестиций — около \$68 млн собственных средств Группы компаний. Проведены дноуглубительные работы, которые позволяют причалу принимать суда дедвейтом до 100 тыс. тонн. С запуском терминала плановая мощность КСК увеличилась до 7 млн тонн в год.

В морском порту Туапсе реализовано несколько проектов, которые существенно увеличили его грузооборот. Построено АО «Туапсинский морской торговый порт» (ТМТП) и введен в эксплуатацию зерновой комплекс емкостью перевалки 2 млн тонн зерна в год. Построен и введен в эксплуатацию комплекс глубоководного причала ООО «РН-

Туапсенефтепродукт». Цель проекта — прием крупнотоннажных танкеров дедвейтом 90–110 тыс. тонн и их погрузка темными нефтепродуктами — 5 млн тонн и дизельным топливом — 2 млн тонн в год. Построен и введен в эксплуатацию балкерный терминал ООО «Туапсинский балкерный терминал» (ТБТ) для хранения и отгрузки минеральных удобрений на экспорт морским транспортом. Он позволит обеспечить суммарный годовой оборот 2,3 млн тонн в год. В настоящее время в морском порту Туапсе рассматриваются проекты по увеличению объема перевалки грузов, обработке грузов увеличенного тоннажа, увеличению глубин акватории и другие.

ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПАРК В ТАМАНИ ГК «ОТЭКО» реализует комплексную инвестиционную программу по строительству терминальных мощностей в порту Тамань. В 2016 году ГК «ОТЭКО» и администрация края подписали протокол о намерениях по взаимодействию в сфере инвестиций, в рамках которого «ОТЭКО» планирует инвестировать общей сложностью более \$8 млрд в строительство высокотехнологичного индустриального парка на полуострове Тамань.

Уже введены в эксплуатацию перегрузочный комплекс нефти, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов (ТПК) и Таманский терминал навалочных грузов (ТТНГ). ТТНГ — первый и крупнейший на побережье Азово-Черноморского бассейна России специализированный терминал по перевалке сыпучих материалов. Он способен принимать суда дедвейтом до 220 тыс. тонн — самые большие суда, способные проходить через Босфорский пролив. В 2022 году планируется увеличить мощность ТТНГ с 48 млн до 60 млн тонн.

СТРАТЕГИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРАЯ ДО 2030 ГОДА ВКЛЮЧАЕТ ФЛАГМАНСКИЙ ПРОЕКТ «ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР "ЮЖНЫЙ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫЙ ХАБ"». ПРОЕКТ ОРИЕНТИРОВАН НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

В 2021 году ГК «ОТЭКО» объявила о старте реализации проекта газоперерабатывающего комплекса в промышленной зоне порта «Тамань». Новое перерабатывающее производство позволит существенно расширить номенклатуру экспортируемой продукции и повысить долю добавленной стоимости экспорта.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ КРАЯ КАК ПОРТОВО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХАБА ПОВЫШАЮТ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ, РЕАЛИЗУЕМЫЕ СТИВИДОРАМИ ЗА СЧЕТ СОБСТВЕННЫХ СРЕДСТВ

«Новые терминалы "ОТЭКО" позволят создать один из самых современных навалочных кластеров в стране, перегружающих широкую номенклатуру экспортных грузов. Совокупный проектный объем на терминалах после строительства всех объектов превысит 70 млн тонн грузов в год. Все перегрузочные комплексы ГК "ОТЭКО" строятся с применением современных технологий, отвечают самым строгим международным стандартам, в том числе в области экологической безопасности», — сообщает министр транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края Алексей Переверзев.

ПРОБЛЕМЫ РОСТА В ИНФРАСТРУКТУРЕ Глава минтранса края Алексей Переверзев называет одними из главных проблем развития морского транспорта дефицит глубоководных морских портов для обработки крупнотоннажных судов, несбалансированность производственных мощностей по отдельным видам грузов, высокий износ вспомогательного флота.

Аналитик «Фридом Финанс» Александр Осин называет еще одну проблему, связанную с уровнем развития внутренней экономики РФ. Это слабая взаимосвязь порта и наземного транспорта. В том числе ограниченная пропускная способность железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам, затормаживающая рост их грузооборота. А также, зачастую, отсутствие качественной, развитой окопортовой инфраструктуры, так называемой индустриальной зоны.

Крупные стивидорные компании стараются решать эти проблемы за счет собственных средств. Проводят дноуглубительные работы, реализуют собственные инвестиционные программы по расширению железнодорожной инфраструктуры. На-



АЛЕКСАНДР ОСИН,
АНАЛИТИК «ФРИДОМ ФИНАНС»

Транспортный сектор — это технологически сложная структура, требующая специфических, сравнительно «мягких» налоговых, административных и прочих условий. Но в РФ условия для высокотехнологического, сложного по структуре и сравнительно низкодоходного бизнеса традиционно слабее, чем в странах — ключевых конкурентах на развивающемся и развитом сегменте. Проблема и в низкой монетизации экономики, и в сравнительно низких налогах на потребление при сравнительно высоких налогах на инвестиции, а также в отсутствии на этом фоне инструментов для ограничения давления со стороны транспортных и энергетических монополий. Отражением проблем, связанных с развитием внутреннего транспорта в нашей стране, является, в частности, сравнительно низкий уровень активности внутренней миграции населения РФ.

При низких темпах роста эти проблемы усиливаются. В этих условиях расходование средств бюджета в индустрии в рамках национальных проектов принципиально проблемы не решит, динамику отрасли она не изменит. Поскольку в ней, с учетом низкой рентабельности и повышенных рисков, необходимо постоянное присутствие стимулов от государства. При продолжении цикла застоя в экономике инвесторы будут интересоваться вложениями в транспортную инфраструктуру лишь в рамках проектов, напрямую спонсируемых государством.

пример, ГК «ОТЭКО» для обеспечения провоза грузов в направлении морских терминалов в порту Тамань самостоятельно построила, а впоследствии и электрифицировала железнодорожные пути общего пользования от станции Вышестеблиевская длиной 35 км.

Другая проблема — несоответствие инфраструктуры и оборудования пунктов пропуска через государственную границу РФ. «Недостаточная конкурентоспособность российской транспортной системы на мировом рынке транспортных услуг не позволяет реализовать транзитный потенциал страны и увеличить доходы от экспорта транспортных услуг, укрепив тем самым геостратегические позиции страны. Российские участки международных транспортных коридоров не имеют достаточных резервов пропускной способности и технологически не увязаны в единую систему. Это не позволяет обеспечить требуемые характеристики скорости, безопасности, надежности и устойчивости поставок грузов по времени», — отмечает господин Переверзев. ■

В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2021 ГОДА ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАСЕЙНА ВЫРОС ПО СРАВНЕНИЮ С АНАЛОГИЧНЫМ ПЕРИОДОМ ПРОШЛОГО ГОДА НА 2,2% И СОСТАВИЛ 125,55 МЛН ТОНН. ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ СУХОГРУЗОВ СОСТАВИЛ 53,42 МЛН ТОНН.



В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2021 ГОДА ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАСЕЙНА ВЫРОС ПО СРАВНЕНИЮ С АНАЛОГИЧНЫМ ПЕРИОДОМ ПРОШЛОГО ГОДА НА 2,2%