



→ **ПО ВОДЕ...** По данным судоходной компании «Волжское пароходство», в речную навигацию 2021 года ее флот перевез свыше 480 тыс. т мазута ООО «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез». Продукция идет на экспорт с перевалкой в Ярославле односекционными барже-букирными составами, до нефтебазы Высоцка ее везут танкерами проектов RST27 и 19614. В перевозках мазута по маршруту Кстово — Высоцк участвовали два десятка судов. Также за десять месяцев судоходная компания перевезла 860 тыс. т угля — на 60% больше, чем с января по октябрь 2020 года. Уголь везут из портов Азовского моря в турецкие и болгарские порты. Рекордным за последние двадцать лет для «Волжского пароходства» стала перевозка щебеночной продукции с результатом 2,2 млн т. Товар отправляется с карельских карьеров в Санкт-Петербург, Москву и порты Волги. Спрос на щебень подстегнули строительные рынки. Увеличение показателей в компании связывали с проектом скоростной трассы М-12 и с ростом ставок аренды полувагонов, который переключил потоки щебня и прочих строительных грузов на речные перевозки.

«ПОСКОЛЬКУ МЫ ЖИВЕМ НА СЛИЯНИИ ДВУХ КРУПНЫХ РЕК, ЯДРОМ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ, ХРАНЕНИЯ И СВЯЗЕЙ ДОЛЖНЫ СТАТЬ ПОРТЫ, — СЧИТАЕТ НИКОЛАЙ ХОДОВ. — ОДНАКО В БОЛЬШИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ СЕГОДНЯ МОЖЕТ ВЛОЖИТЬСЯ ТОЛЬКО ПРАВИТЕЛЬСТВО, ПРИЧЕМ КАК РЕГИОНАЛЬНОЕ, ТАК И ФЕДЕРАЛЬНОЕ.»

«Поскольку мы живем на слиянии двух крупных рек, ядром развития торговли, хранения и связей должны стать порты, — считает Николай Ходов. — Однако в большие логистические проекты сегодня может вложиться только правительство, причем как региональное, так и федеральное. Это могло бы дать серьезный толчок в развитии как инфраструктуры, так и торговли, например с Ираном и регионами Каспия», — добавляет Николай Ходов.

В группе компаний НМЖК говорят о потребности в портовых мощностях на Черном море. «Введение экспортной пошлины на подсолнечное масло приводит к неравномерности отгрузок на экспорт. Например, ноябрьская экспортная пошлина значительно ниже декабрьской, что спровоцировало массовый экспорт подсолнечного масла в ноябре. Аналогичная ситуация и с экспортом пшеницы. Обстановка в портах усугубилась из-за переориентирования белорусской нефти и нефтепродуктов с Прибалтийских портов на северо-западные порты РФ и порты Черного моря. В результате массового экспорта масла, зерна и пришедшего дополнительно объема нефти и нефтепродуктов из Белорус-

РАЗВИТИЕ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОЖЕТ СТИМУЛИРОВАТЬ СОЗДАНИЕ НОВЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПОЧЕК

сии Северо-Кавказский полигон железных дорог был практически парализован в ноябре», — отмечают в холдинге.

... И ПО РЕЛЬСАМ По данным Горьковской железной дороги (ГЖД), за десять месяцев экспортные перевозки на магистрали выросли к 2019 году на 22%, но сократились на 9% к 2020-му. В структуре экспорта основная доля погрузки приходится на нефтепродукты (36,2%), удобрения (19,7%), грузы в контейнерах занимают 12,7% объема. «Существенно, более чем на 78%, вырос экспорт черных металлов, на 29,2% — строительных грузов, на 25,7% — промышленного сырья», — подчеркнули в ГЖД. Свыше 70% экспортных перевозок идут в направлении портов и пограничных переходов на Октябрьской железной дороге на северо-западе России. Сейчас магистраль вместе с партнерами ищет дополнительные пути выхода на экспортные рынки по железной дороге.

В контексте развития железнодорожных экспортных перевозок важным для региона проектом может стать создание контейнерного терминала лесных грузов, полагает генеральный директор «Логопрома» Андрей Иванов. По его словам, в Нижегородской области на протяжении нескольких лет растет переработка леса, а драйвером могут стать фанера и традиционные пиломатериалы. «Основное направление экспорта — российские порты Финского залива. Лесной груз много весит, и его доставка в порты автопоездами влечет множество дополнительных проблем. Мы полагаем, что назначение новым начальником ГЖД Сергея Дорофеевского, много лет проработавшего в руководстве Октябрьской железной дороги, являющейся воротами в мир для всего российского бизнеса в европейской части страны, позволит сдвинуть эту насущную проблему. Лесопроductия глубокой переработки из нашего региона поедет на мировые рынки по рельсам ГЖД», — рассуждает господин Иванов.

НА ВОСТОК Российский экспортный центр наиболее перспективными странами-партнерами называет Узбекистан, Казахстан, Китай, Беларусь, Азербайджан, США, Таджикистан, Турцию, Армению и Киргизию. Нижегородские экспортеры поставляют продукцию по всем этим направлениям. «Особое внимание стоит обратить на статистику торговли Нижегородской области с Китаем, — отмечает глава регионального департамента внешних связей Ольга Гусева. — Сейчас эта страна находится на втором месте в рейтинге 130 внешнеэкономических партнеров региона, а объем двустороннего товарооборота достигает \$691,3 млн. Таким образом, именно на Китай приходится 57,5% всех экспортно-импортных операций региона с экономикой АТЭС».

Китай является перспективным направлением и для сельхозпроизводителей. Еще в июле на площадке «Логопрома» состоялось совещание руководителей нижегородских предприятий АПК с восточными партнерами, которых представлял генеральный директор ООО «Сина-Трейд» Ма Чжиюань. Некоторые участники встречи поделились планами перехода на сухопутную доставку вместо водного транспорта при условии создания в Нижнем сертифицированного терминала, куда можно складировать товары для отправки по железной дороге в рефконтейнерах в составе ускоренных поездов. Такой терминал позволил бы задействовать в обороте контейнеры, в которых в Россию завозят китайские товары, и разгрузить трассу М-7, по которой сейчас возят контейнеры для отправки из Москвы. Сокращение плеча автодоставки снизит издержки для нижегородских производителей и повысит конкурентоспособность на экспортном и внутреннем рынках, считает глава «Логопрома» Андрей Иванов. ■