

«ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА НУЖЕН КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД»

Президент Союза дорожников Кубани Александр Карпенко — о проектах, реализация которых может в корне изменить развитие сообщения с портовыми городами юга России.

Краснодарский край является «южными воротами» России. Сегодня, когда геополитические события вынуждают участников внешнеэкономической деятельности перестраивать логистические связи и выходить на новые рынки экспорта и импорта, роль портов Азово-Черноморского бассейна как никогда важна для стабильного экономического развития страны. Однако перегруженность автомобильных трасс, ведущих к побережью, и необходимость модернизации всех подъездных путей к морю требует эффективных решений в области грузоперевозок. Президент Союза дорожников Кубани Александр Карпенко видит решение проблемы в строительстве новых альтернативных автомобильных трасс, в организации на Кубани фидерных морских грузоперевозок, а также контрейлерных перевозок, ведущих к основным портам Черного моря, в частности к Новороссийску.

— Александр Николаевич, как кризис в геополитике сказывается на развитии портов Краснодарского края и сопредельных регионов?

— Кризис — это поиск решений, которые приведут к успеху в эпоху перемен. Недружественное отношение к России со стороны Соединенных Штатов Америки и Европейского Союза (ЕС), как бы это ни звучало парадоксально, оказало положительное влияние на изменение вектора приоритетов развития международной торговли России.

Российская Федерация является единственным государством, территория которого расположена на двух континентах: в Европе и Азии. Территория России имеет выход к водным портам международных транспортных коридоров (МТК).

Также для укрепления связей со странами Евро-Азиатского Экономического Союза (ЕАЭС) и Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС) появилась необходимость и реальный шанс создать новые международные транспортные коридоры. И самое выигрышное положение в этом отношении, в том числе и с учетом природных и географических особенностей, — у Краснодарского края.

На территории региона расположена транспортная инфраструктура всех видов транспорта: девять морских портов (два из которых глубоководные), разветвленная электрифицированная сеть Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) и сеть автодорог высокой плотности. Кроме того, с транспортной точки зрения Краснодарский край соседствует с полуостровом Крым и Донецкой Народной Республикой (ДНР). Если рассмотреть их интеграцию с транспортной системой юга России и возможность Азовского моря (как внутреннего моря России), можно увидеть эффективное решение многих логистических проблем.

Реструктуризация транспортной логистики южного региона в первую очередь нужна автодорогам. Это подтверждает и Транспортная стратегия Российской Федерации до 2035 года, в которой прописано, что автомагистрали европейской части РФ часто работают в режиме перегрузки. Это сказывается на росте объемов вредных выбросов от транспорта, увеличении сроков доставки грузов, снижении уровня безопасности на дорогах.



ФОТО ПРЕС-СЛУЖБЫ «СОЮЗ ДОРОЖНИКОВ КУБАНИ»

Мы не имеем права не воспользоваться уникальной возможностью снизить плотность транспортных потоков на автомобильных дорогах за счет организации фидерных перевозок водным транспортом.

— Справляется ли автодорога А-146 «Краснодар—Верхнебакаанский» с возрастающей ежегодно нагрузкой?

— Федеральная трасса на подъезде к Новороссийску — А-146 «Краснодар — Верхнебакаанский» — является основной транспортной автомагистралью доставки грузов в порт Новороссийска. Данная автодорога имеет федеральное значение, ее протяженность составляет 148 км. Существующая автомобильная дорога А-146 имеет запредельный уровень интенсивности и аварийности. Со-

«Мы не имеем права не воспользоваться уникальной возможностью снизить плотность транспортных потоков на автомобильных дорогах за счет организации фидерных перевозок водным транспортом»

гласно фактическим данным по учету движения за 2021 год, предоставленным Управлением федеральных дорог «Черноморье» по Краснодарскому краю, среднегодовая суточная интенсивность движения составляет 31 094 авт./сут, что превышает на 71% данные за 2014 год. При этом, согласно статистике ГИБДД, по количеству ДТП на автомобильных дорогах трасса А-146 «Краснодар — Верхнебакаанский» занимает первое место в Российской Федерации.

Более того, на сегодняшний день объем доставки зерна к зерновым терминалам Новороссийского порта по сравнению с 2011 годом увеличился в четыре раза, при прежней пропускной способности трассы А-146. Большая часть зерновозов двигаются по автодо-

рогам с перегрузом, иногдакратно превышающим их номинальную грузоподъемность.

Все это неизбежно приводит к постоянному высокому износу и плачевному состоянию дороги. Для А-146 в три раза увеличены объемы ремонтных работ, так как она разрушается быстрее, чем другие трассы. Для справки, за последние три года — с 2019 по 2021 год — на ремонты и содержание дороги А-146 выделено более 4,4 млрд руб.

Ее эксплуатация идет без учета технических характеристик дороги и движущихся по ней транспортных средств. Автоматизированные посты весового и габаритного контроля (АПВГК) на автодорогах, ведущих к А-146, — не решают проблему. Кроме того, 50% из них находится в неисправном состоянии, а на самой дороге данные посты, к сожалению, по непонятным причинам отсутствуют полностью.

Все это также влияет на высокую аварийность и снижение мобильности населения и отдыхающих: если раньше от Краснодара до Новороссийска время в пути на легковом автомобиле составляло полтора-два часа, то сейчас оно составляет три с половиной — четыре часа.

Автодорога А-146 «Краснодар — Верхнебакаанский» стала самой загруженной и превратилась в медленно движущуюся колонну автопоездов, которые заходят в город с частотой две-три единицы в минуту, а на самой дороге создаются пробки в 5–6 км с непрерывной загазованностью для автотуристов, движущихся в этих пробках (иногда более двух часов на 10 км пути) с целью достичь или выехать с санаторно-курортной и туристической территории юго-запада Краснодарского края или Крымского моста.

— Есть ли альтернативные решения?

— Есть! Развивать фидерный сервис на Черном море. Так как у Краснодарского края

Первоначально можно рассмотреть использование порта Азов в качестве места передачи грузов с автомобильного транспорта на водный и обратно — с водного на автомобильный. Как альтернативу можно рассмотреть и железнодорожный транспорт. Второй вариант для изучения — развитие существующих портов: Ейска и Приморско-Ахтарска — с восстановлением существующей железнодорожной ветки, ведущей к этому городу. Данные морские порты могли бы взять на себя грузопоток, идущий в Новороссийск с северо-западных районов Краснодарского края, Ростовской области, Ставропольского края, республик Северо-Кавказского федерального округа. Морской транспорт в данном случае мог бы эксплуатироваться и в самостоятельных направлениях (маршрутах) с использованием Новороссийска в роли порта-хаба, работающего с портами Азова и другими портами Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов. Примером может являться Порт-Кавказ, уже работающий в режиме порта-хаба по линии Азов—Порт-Кавказ.

Эффективность этого варианта видна и в цифрах: один рейс сухогруза отечественного производства серии RSD59 заменяет 268 автопоездов-зерновозов. При этом введение всего одного фидерного маршрута из порта Азов в порт Новороссийск способно решить сразу несколько ключевых проблем: вывести с трассы А-146 почти все автопоезда зерновозов и соответственно уменьшить их пробег по территории края, исключить сжигание автопоездами-зерновозами на А-146 более 75 железнодорожных составов дизельного топлива в год и значительно уменьшить выбросы от его сжигания.

Мы подошли к вопиющей реальности, когда объем доставки зерна автопоездами в порт Новороссийск составляет в сезон 2021–2022 годов 14,7 млн тонн. Для сравнения, в 2011 году этот объем составлял 700 тыс. тонн. При этом технические параметры автодороги А-146 не изменились.

Развитие фидерного сервиса, несомненно, потребует поддержки со стороны государства. Но идея использования водного коридора для перевозок — один из естественных, эффективных способов разгрузить федеральную автомобильную трассу А-146 и дать возможность жителям города Новороссийска, его агломерации и населенных пунктов вдоль данной трассы дышать более чистым воздухом.

Необходимость совершенствования логистики портов Азовского бассейна диктует и сама жизнь: важно осуществить развитие паромного сообщения портов Ейск, Азов, Приморско-Ахтарск — порт Мариуполь, порт Керчь. Так как без создания данных паромных переправ невозможно вдохнуть жизнь в экономическо-социальное развитие Донецкой и Луганской Республики.

— Какие еще варианты развития сообщения с портами юга России возможны?

— В концепцию разгрузки автомагистралей южного направления и перераспределения грузовых потоков, идущих в порт Новороссийск, могла бы хорошо вписаться незаслуженно забытая тема контрейлерных перевозок. В