



терминал на юге России с такими возможностями, поясняют в минтрансе Кубани.

В пресс-службе ОТЭКО добавляют, что в 2022 году компания продолжила строительство закрытого склада серы на 300 тыс. тонн единовременного хранения и сопутствующей транспортной инфраструктуры. На железнодорожных объектах внедрена система мониторинга движения подвижного состава для ускорения передвижения составов с углем. При этом в компании строго соблюдаются нормы промышленной и экологической безопасности. За последние три года на защиту окружающей среды от возможного воздействия угольной пыли портальный оператор направил более 1 млрд руб.

Развитие производственных мощностей дополняется усилиями компании в сфере повышения качества управления и бизнес-процессов. В том числе с 2022 года на объектах ОТЭКО в порту Тамань внедряется производственная система, основанная на принципах бережливого производства и непрерывного совершенствования.

Холдинг «ДелоПортс» (входит в ГК «Дело») реализует масштабную инвестпрограмму по модернизации терминального комплекса и оборудования. В рамках текущих инвестпроектов до 2025 года продолжается модернизация складской тыловой площадки, покупка и ввод в эксплуатацию нового STS оборудования на причале №39 контейнерного терминала НУТЭП (порт «Новороссийск»). «Так, компания подписала с китайской компанией Shanghai Zhenhua Heavy Industries Co., Ltd (ZPMC) договор об изготовлении и поставке крана вместо двух выведенных из эксплуатации STS перегружателей. Поставка крана запланирована на 2023 год. После его ввода в эксплуатацию пропускная способность причального фронта терминала увеличится на 85 тыс. ДФЭ в год», — рассказывает представитель ГК «Дело». На зерновом терминале КСК до конца 2023 года планируется установка третьей судопогрузочной машины.

В региональном минтрансе резюмируют: согласно Стратегии соцэкономразвития региона до 2030 года, предусмотрена реализация семи флагманских проектов, включая проект «Торгово-транспортно-логистический кластер "Южный экспортно-импортный хаб"». «Проект будет способствовать развитию "умной" взаимосвязанности, а также цифровизации портов и таких транспортных инфраструктур, как "зеленое судоходство", экопорты и портальные смарт-хабы», — поясняют в ведомстве.

**МОЩНОСТИ НЕ ХВАТАЕТ** Руководитель ПЭК: GLOBAL (Группа компаний ПЭК) Антон Буянов отмечает, что грузооборот ключевой морской гавани на юге России в Новороссийске, по данным

Ассоциации морских торговых портов, за январь—апрель увеличился на 11,2% и достиг 47,8 млн тонн. Кратно вырос объем доставки контейнерных грузов из Турции, а также других стран Центральной и Южной Азии.

«В настоящее время мощности порта не справляются с растущим грузопотоком, бизнес сталкивается с нехваткой площадок для обработки автоприцепов, и компании, которые доставляют автопоезда паромными из портов Турции в Новороссийск, вынуждены ожидать выгрузки от двух до пяти дней. Бизнес выбирает такой тип перевозки, если в приоритете скорость. Именно доставка паромом на 30% быстрее морского контейнеровоза», — рассказывает эксперт.

Он добавляет, что Новороссийское узловое транспортно-экспедиционное предприятие (НУТЭП) планирует запустить отдельный терминал для перемещения около 100 автопоездов за один судозаход из Турции. «В идеале открыть эту площадку ускоренными темпами. Инфраструктуры для вывоза грузов из порта Новороссийск не хватает, и контейнеры компаний простаивают до семи дней на терминалах в ожидании автомобиль-контейнеровозов. А стоимость доставки этим видом транспорта из Новороссийска в Москву за год выросла в два раза — с 75 тыс. до 130 тыс. руб. за TEU (20-футовый эквивалент)», — утверждает господин Буянов.



**ПОРТОВЫЕ ОПЕРАТОРЫ В УСЛОВИЯХ ВОЗРОСШЕЙ НАГРУЗКИ РЕАЛИЗУЮТ ИНВЕСТПРОЕКТЫ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

#### ПО ИТОГАМ 2022 ГОДА МОРСКИЕ ПОРТЫ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ ОБЕСПЕЧИЛИ ПЕРЕВАЛКУ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ И ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ, ОБЪЕМОМ БОЛЕЕ 245 МЛН ТОНН

По его словам, в ожидании автомобиль-контейнеровозов бизнесу приходится доплачивать за хранение грузов на терминалах. В сутки стоимость хранения составляет 1559 руб. (\$20) за TEU, 3118 руб. (\$40) за FEU соответственно. Через каждые четыре дня эта сумма увеличивается на 10–15%. Если груз остается на терминале более чем на 15 суток, тариф доходит до 4655 руб. (\$60) за TEU, 9310 руб. (\$120) за FEU соответственно.

Другой проблемой, по мнению гендиректора ГК «Маршал» Михаила Белоусова, является нехватка профессиональных кадров для работы в портах. В связи с этим компании вынуждены привлекать специалистов из других регионов или стран, что увеличивает затраты на персонал.

«Также одной из трудностей является экологическая проблема. Некоторые виды грузов, такие как нефть и нефтепродукты, могут негативно влиять на окружающую среду при перевозке и хранении. Для решения этой проблемы компании проводят мероприятия по экологической безопасности и внедрению новых технологий для перевозки грузов. Для решения данных проблем компании инвестируют в развитие портовой инфраструктуры, закупку ново-

го оборудования и технологий, а также проводят обучение и переподготовку персонала», — отмечает господин Белоусов.

**МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРЕБУЕТ УСКОРЕНИЯ** Эксперты утверждают, что нагрузка на южные порты будет только расти и как морские гавани, так и, что особенно важно, железная дорога должны быть к этому готовы. По словам Антона Буянова, Россия рассчитывает в ближайшие годы нарастить товарооборот с Турцией до \$100 млрд. Ускоренными темпами развивается сотрудничество с Индией, странами Юго-Восточной и Центральной Азии. «Важно ускорить комплексную реконструкцию морских гаваней, чтобы логистика не стала барьером для торгового сотрудничества между Россией и странами-партнерами», — подчеркивает господин Буянов.

Об этом же говорит ведущий эксперт УК «Финанс Менеджмент» Дмитрий Баранов. «Развитие портов края связано с рядом факторов, в первую очередь с международным транспортным коридором Север — Юг. Его значение растет в связи с переориентацией на торговлю со странами юга, объемы перевозки по данному маршруту будут расти», — говорит господин Баранов.

Он поясняет, что значение портов Краснодарского края растет в связи с рядом ограничений, в частности, с запретом на заход отечественных судов в европейские порты. В этой связи часть грузопотока может быть направлена в южные порты страны, в первую очередь Кубани, и они должны быть к этому готовы.

Кроме того, учитывая напряженную ситуацию на перевозках в восточные порты страны и значительную загрузку этих портов, по мнению эксперта, не исключено, что часть грузов для/из стран Азии может быть переориентирована на южные порты страны, например часть параллельного импорта может пойти сюда. «В целом можно ожидать увеличения объемов перевозки к порту края. Необходимо проанализировать их состояние, понять, что нужно сделать в них и с различной инфраструктурой, чтобы они были готовы к такому росту. По данным статистики видно, что определенный запас для роста грузооборота у портов края есть, однако нельзя исключать, что он может быть быстро исчерпан. Реализация инвестиционных проектов по увеличению мощностей и развитию инфраструктуры занимает много времени, и начинать их нужно сейчас», — считает Дмитрий Баранов.

Он добавляет, что это же касается и работ по расширению инфраструктуры для обслуживания портов: если, к примеру, подъездные пути в порт останутся узкими, то, как бы порт ни увеличивал свою мощность, вывезти и привезти грузов в него можно будет немного.

Эксперты считают, что для многих видов грузов основным сдерживающим фактором остается недостаточная пропускная способность железной дороги, как на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, так и выше по маршруту доставки груза от производителя до порта.

Дмитрий Баранов отмечает, что работы уже ведутся, например, недавно Минтранс РФ сообщил о завершении модернизации станции Тихорецкая Северо-Кавказской железной дороги. Станция расположена на пересечении линий Волгоград — Краснодар и Ростов-на-Дону — Минеральные Воды и имеет большое значение для увеличения перевозок грузов в/из портов Азово-Черноморского бассейна. Проведенная модернизация позволит дополнительно провозить порядка 8 млн тонн грузов в год.

«Возможно, работу по модернизации и строительству новых объектов инфраструктуры необходимо выполнять и в других отраслях в крае и других регионах, например в энергетике, связи, дорожном строительстве и так далее. Тогда увеличение грузовой перевозки в порты края не станет для них проблемой, позволит им увеличить показатели деятельности, что отразится на экономике края и страны в целом», — резюмирует эксперт. ■