

# БРОНКА ВОЗЬМЕТ СВОЕ МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС (ММПК) «БРОНКА», РАСПОЛОЖЕННЫЙ В БОЛЬШОМ ПОРТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПО ИТОГАМ 2017 ГОДА ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ГРУЗОБОРОТ КОНТЕЙНЕРОВ ВДВОЕ ПО СРАВНЕНИЮ С 2016 ГОДОМ И ДОСТИГНУТЬ ПОКАЗАТЕЛЯ В 70–75 ТЫС. TEU.

ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА

По генеральным грузам порт Бронка собирается утроить показатели прошлого года — до 500 тыс. тонн. Своей существующей технологической мощности, которая рассчитана на 500 тыс. TEU (первый этап), терминал намерен достигнуть к началу 2020 года, при условии ежегодного роста грузооборота не менее 15% в год, отмечают в компании.

В начале сентября глубоководный терминал Бронка впервые принял сухогруз китайской компании Cosco, мирового лидера в секторе навалочных и генеральных грузов. Судно «Лянь Хуа Сун» (Lian Hua Song), обогнув Северную Европу, через Балтийское море впервые в рамках российско-китайского сотрудничества прошло транзитом по Северному морскому пути.

Решение по включению «Ледового шелкового пути» в создаваемую единую евразийскую транспортную сеть было принято главами России и Китая в рамках международного форума «Один пояс — один путь». В правительствах двух стран уверены, что это позволит существенно увеличить товарооборот между двумя странами.

Заместитель руководителя Росморречфлота Александр Пошивай в рамках церемонии старта разгрузки китайского судна в ММПК «Бронка» сообщил, что объем грузопотока по Северному морскому пути находится в стадии активного роста. Так, если по итогам 2016 года через льды Арктики было перевезено 7,5 млн тонн грузов, то только с января по август 2017 года объем грузов составил 6 млн тонн.

Исполняющий обязанности генерального консула КНР в Петербурге Чжан Шую сообщил, что сотрудничество между Россией и Китаем постоянно расширяется. По данным на июль 2017 года, товарооборот между двумя странами составил 46,8 млрд тонн. Рост по сравнению с таким же периодом 2016 года составил 21,8%. По его словам, использование Северного морского пути значительно сокращает время транспортировки грузов из Китая в Россию (до 8–10 дней), снижая затраты клиентов и перевозчиков. По данным комитета по промышленной политике и инновациям Петербурга, в первом квартале 2017 года экспорт из нашего города в КНР вырос на 6% и составил \$302 млн, а объем импорта увеличился на почти 23% и составил \$1,1 млрд.

Как пояснил генеральный директор компании Cosco Shipping Lines (Russia) Ту Дэмин в свой первый рейс в ММПК «Бронка» судно компании Cosco доставило проходческий щит для строительства московского метрополитена, оборудование для завода по производству удобрений, а также ветрогенераторы. До конца 2017 года суда Cosco совершат еще пять судозаходов в порт Бронка, используя для транзита Северный морской путь.

Порт Бронка строился на основе государственно-частного партнерства и был запущен в 2016 году. Объем инвестиций со-



В НАЧАЛЕ СЕНТЯБРЯ ГЛУБОКОВОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ БРОНКА ВПЕРВЫЕ ПРИНЯЛ СУХОГРУЗ КИТАЙСКОЙ КОМПАНИИ COSCO, МИРОВОГО ЛИДЕРА В СЕКТОРЕ НАВАЛОЧНЫХ И ГЕНЕРАЛЬНЫХ ГРУЗОВ

ставляет более 58 млрд рублей, в том числе из федерального бюджета — 15,7 млрд рублей. Частным инвестором и управляющей компанией терминала является ООО «Феникс», которое в апреле 2017 года получило статус стратегического инвестора Санкт-Петербурга. Сегодня Бронка — это единственный глубоководный терминал в Петербурге, обладающий самым современным технологическим оборудованием, в том числе мобильным краном грузоподъемностью 302 тонны. Подходной канал и акватория комплекса имеют отметку минус 14,4 метра. Пропускная способность первой очереди терминала Бронка — 1,45 млн TEU контейнерных и 130 тыс. единиц ро-ро-грузов. В дальнейшем планируется увеличить мощность комплекса до 1,9 млн TEU контейнерных и 260 тыс. единиц ро-ро-грузов в год.

**ПОДДЕРЖКА ВЛАСТЕЙ** Арби Абубакаров, заместитель председателя комитета по внешним связям Петербурга, отметил, что администрация города в дальнейшем будет поддерживать развитие портовых мощностей Бронки. «Терминал станет флагманом наших взаимоотношений с Китаем, товарооборот которого с Петербургом достиг 5,5 млрд рублей и продолжает расти. Комплекс «Бронка» вполне также будет развивать сотрудничество и с крупнейшими западноевропейскими портовыми комплексами, например гамбургским», — отметил он.

Заместитель председателя комитета по промышленной политике и инновациям Елена Федорова добавила, что морской транспорт обеспечивает возможность большой грузоподъемности, что очень важно при транспортировке грузов предприятиями тяжелого машиностроения, которое развито в Петербурге на высоком уровне. «Вдумайтесь только, ведь „Силовые маши-

ны» поставляют свою продукцию более чем в 50 стран. Появление таких терминалов, как Бронка, открывает возможности для более эффективных поставок товаров на экспорт», — заключила она.

По словам заместителя председателя комитета по транспорту Петербурга Алексея Львова, терминал Бронка является ярким примером взаимодействия инвестора, а также федеральных и региональных властей. «Ко всем его преимуществам относится и удобное транспортное расположение: он находится на пересечении существующей сети железных дорог, КАД и в непосредственной близости от Санкт-Петербургского морского канала и способен, что очень важно, принимать самые большие суда в городе», — прокомментировал господин Львов.

**ПЕРСПЕКТИВЫ ЗАГРУЗКИ** Исполнительный директор компании «Феникс» (оператор порта Бронка) Алексей Шуклецов отметил, что в настоящее время порты Петербурга восстанавливают объемы перевалки грузов после падения, связанного с санкционной политикой Запада, и если не будет масштабных геополитических потрясений, то они выйдут на планируемый грузооборот к 2020–2021 годам.

«За первое полугодие 2017 года в Петербурге рост по контейнерному грузообороту составил около 12%. Это хороший показатель, так как сегодня идет восстановление рынка после падения на 30%. Если рост будет в среднем по году держаться на уровне 15% в год, то в 2020–2021 годах мы выйдем на запланированный грузооборот», — прокомментировал ситуацию господин Шуклецов.

По его словам, объемы грузооборота Бронки растут даже быстрее рынка. По прогнозам, контейнерооборот терминала по итогам 2017 года увеличится вдвое по

сравнению с 2016 годом и достигнет показателя в 70–75 тыс. TEU. По генеральным грузам Бронка собирается утроить показатели прошлого года, достигнув 500 тыс. тонн. Господин Шуклецов при этом добавил, что у порта есть значительные резервы для загрузки. В частности, его мощность рассчитана на 1,45 млн TEU.

**УПАКОВАТЬ СЫПУЧИЕ ГРУЗЫ** Долгосрочная цель нового глубоководного терминала Бронка — стать ключевым портом для обеспечения экспорта из России. В частности, комплекс планирует переориентировать на себя часть грузопотока из портов Прибалтики, которые начали терять российские грузы из-за санкций Евросоюза, наложенных на Россию. По словам Алексея Шуклецова, общий объем этих грузов составляет около 40 млн тонн, из которых около 12 млн тонн — это металлы и удобрения. «Мы вполне можем взять до 50% (6 млн тонн, что равно 600 тыс. TEU.— **BG**) этого грузооборота. Для обработки этого грузопотока мы работаем над технологией модальной контейнеризации сыпучих грузов с использованием балкконтейнеров. Грузовые контейнеры будут доставляться по железной дороге в Бронку, обрабатываться в порту как контейнеры, а погрузка на судно будет осуществляться с применением револьверного спредера. Контейнер отвечает требованиям РЖД и может эксплуатироваться с применением стандартного современного оборудования по обработке контейнерных грузов уже имеющегося у нашего терминала», — прокомментировал Алексей Шуклецов.

Как пояснил заместитель генерального директора ООО «Феникс» Штефан Вилькенс, до конца 2017 года совместно с партнером проекта — компанией «Котта контейнер» — будут закончены испытания инновационного контейнера для сыпучих грузов. Окончательное решение об объемах производства таких контейнеров будет принято после консультаций со специалистами по логистике, экологии и потенциальными клиентами-грузовладельцами, добавил он.

По словам директора по направлению «Аналитика и логистика» компании «Морстройтехнология» Александра Головизни-на, этот разработанный тип контейнера отличается от аналогов герметичностью, коррозионной стойкостью и способом загрузки в судно. Кроме этого, у данного контейнера при двухъярусной перевозке по железной дороге могут быть преимущества в тарифе, особенно на фитинговых платформах повышенной грузоподъемности.

Потенциальными компаниями, которым будет интересно воспользоваться новой технологией перевозки сыпучих грузов, могут стать производители минеральных удобрений, такие как компании «Фосагро» и «Уралхим». Эксперты отмечают, что они испытывают определенные сложности с перевалкой грузов в Прибалтике. ■