



Контейнерооборот порта Санкт-Петербург за первое полугодие снизился на 7%, до 1 млн TEU, а отгрузка нефтепродуктов выросла на 26%, до 5,8 млн тонн
Фото Евгения Павленко

увеличения мощностей по перевалке зерновых, что является, по мнению аналитика, привлекательным вложением.

По словам главы информационного агентства Михаила Бурмистрова, в условиях ограничений добычи ожидаемо снижается перевалка нефти, однако перевалка нефтеналивных грузов сокращается медленнее. Например, отгрузка нефтепродуктов из порта Санкт-Петербург в первом полугодии 2020 года выросла на 26%, до

УЗКИЕ МЕСТА

Пропускная способность и возможность приема крупнотоннажных судов в Балтийских портах в последние годы постоянно увеличивались, поэтому в ближайшей перспективе возможность перевалки через них дополнительных объемов грузов не будет исчерпана, считает аналитик одной из консалтинговых компаний Алексей Ефанов. «Если говорить об ограничениях, то узким местом здесь является недостаточность транс-

и ощутимый положительный эффект для экономики Петербурга. «Речь идет не только о развитии самих портов, дополнительных налоговых и таможенных поступлениях в бюджет, появлении новых рабочих мест, но и о мультипликативном влиянии на множество смежных сфер и в первую очередь — на транспортно-логистическую», — поясняет эксперт. Впрочем, он согласен с предыдущими спикерами в вопросах ограниченности инфраструктуры региона: прибывающие грузы нужно куда-то и на чем-то вывозить. «Всего более двух десятков конфликтных мест необходимо „развязать“ в разных уровнях, и не на перспективу, а для решения уже давно и остро стоящих транспортных проблем. Только в этом случае развитие портов и всех сопутствующих сфер может пойти во благо региону, а не за счет усугубления проблем жителей Петербурга», — добавляет господин Коваленко.

Генеральный директор компании, оказывающей услуги транспортного планирования, Владимир Швецов замечает, что ни один из перспективных прогнозов по грузообороту за последние годы не сбывался. «Наиболее яркий пример — планы по строительству контейнерного терминала на 3 млн TEU в Усть-Луге, который должен был быть построен минимум пять лет назад. Однако два финансовых кризиса привели к тому, что контейнерооборот в Большом порту Санкт-Петербурга остался, мягко говоря, стабильным и новых рекордов в последние пять лет не ставил», — отмечает он. Эксперт предполагает, что грузооборот российских портов Балтики будет расти за счет сырьевых грузов — нефти, СУГ и других продуктов. «Однако сами перспективы увеличения грузооборота в нынешней ситуации туманны: не совсем понятно, восстановятся ли сырьевые рынки, а это, в свою очередь, влияет и на импорт, так как повышающийся курс евро и доллара и снижение экспортной выручки не способствуют его росту», — заключает он.

В МИНТРАНСЕ ПРОГНОЗИРУЮТ СОКРАЩЕНИЕ ГРУЗОБОРОТА ПОРТОВ ПО ИТОГАМ 2020 ГОДА НА 3%, ДО 815 МЛН ТОНН, ВМЕСТЕ С ТЕМ ОЖИДАЕТСЯ РОСТ МОЩНОСТЕЙ НА 2,4%, ИЛИ 27 МЛН ТОНН, ДО ПОЧТИ 1,2 МЛРД ТОНН ГРУЗОВ

5,8 млн тонн. Контейнерооборот порта за этот период снизился на 7%, до 1 млн TEU (перевалено 13,4 млн тонн грузов). В условиях снижения цен на уголь и уменьшения спроса на рынках Европы сократилась перевалка угля, что затронуло универсальные порты Санкт-Петербург, Выборг и Калининград, говорит эксперт. «Во втором полугодии, как и во втором квартале, продолжит сокращаться перевалка угля и нефти, при этом в связи со снятием ограничений для непродовольственной торговли восстановится перевалка контейнеров, а также продолжится динамичный рост экспортных отправок удобрений», — прогнозирует господин Бурмистров.

По данным за первое полугодие 2020 года, наибольший объем минеральных удобрений отгружался через Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Лугу и Мурманск.

портной инфраструктуры, с чем связана относительно небольшая доля проходящих через эти порты транзитных грузов», — отмечает эксперт. По его мнению, ключевым в развитии грузооборота портов на данном направлении будет появление транспортных коридоров в направлении на Восток, а также транзитного коридора Север — Восток, который будет связан прежде всего с развитием портовой инфраструктуры Арктического бассейна. Существующая сеть автодорог в Северо-Западном регионе является сдерживающим фактором для развития торговли с использованием мощностей балтийских и северных портов, подчеркивает специалист.

Генеральный директор одного из научно-исследовательских институтов Вадим Коваленко считает, что переориентация грузов в порты Северо-Западного региона однозначно даст явный