



В прошлом году грузооборот отечественных морских портов Балтийского бассейна снизился сильнее, чем в целом по России, впервые с 2018 года
 Фото Александра Корякова



Грузооборот портов Северо-Запада по результатам девяти месяцев 2021 года увеличился на 3%, до 186,1 млн тонн
 Фото Александра Корякова

Крупные инвестпроекты по развитию терминальных мощностей на Северо-Западе сосредоточены в портах Высоцк, Приморск и Усть-Луга. В начале 2021 года стало известно о потенциальном переносе портовых мощностей Петербурга в Ленобласть. Так, президент одного из двух крупнейших в России производителей подвижного состава для рельсового транспорта Андрей Бокарев в своем письме от 16 марта президенту Владимиру Путину предложил новый проект редевелопмента территории Большого порта Санкт-Петербург

грузооборотом 60 млн тонн. Речь идет о переносе с территории города более 20 объектов, в том числе судостроительных заводов. На высвобожденных 600 га предлагается построить новый район — жилую и коммерческую недвижимость с объектами социальной инфраструктуры и культуры общей площадью 4,8 млн кв. м. Выручка резидентов территории составит 130 млрд рублей в год, а после реализации проекта — 1,5 трлн рублей, инвестиции в развитие порта — 440 млрд рублей, следует из письма.

Перенос портовых мощностей из Петербурга в Усть-Лугу, по оценкам корпорации, составит 110 млрд рублей. Впрочем, стивидоры, многие из которых уже инвестировали средства в расширение и модернизацию инфраструктуры на нынешней территории порта, считают расчеты заниженными, а программу переноса мощностей — непродуманной.

Общая мощность портовой инфраструктуры порта Санкт-Петербург — 110 млн тонн в год. В качестве потенциальных площадок, куда можно перенести портовую инфраструктуру из города, называются территории в Усть-Луге, а также вблизи деревни Новое Гарколово в Ленинградской области.

ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ РЕЛОКАЦИИ

Генеральный директор одной из логистических платформ Владимир Павловский не ожидает резкого увеличения грузооборота в ближайшие годы. «Во-первых, из-за ориентированности российских портов на перевозку сырья, объемы закупки которого в последние годы стабильны и не показывают взрывного роста. Во-вторых, из-за слабой развитости транспортной инфраструктуры, что мешает улучшению транзита грузов», — говорит эксперт. Он приветствует идею переезда порта, отмечая, что перенос дешевле, чем назревшая реконструкция транспортной инфраструктуры. К тому же, подчеркивает он, перенос портовых мощностей может поспособствовать объединению Петербурга и Ленинградской области, о котором говорят уже многие годы.

Региональный директор структурного подразделения международной транспортно-логистической компании Анастасия Кизулева отмечает, что предприятия, пережившие кризис 2019–2020 годов, готовы к планированию закупок и могут более уверенно прогнозировать свой товарооборот по сравнению с этим периодом. Тем не менее планирование станет прицельным и точечным, а его сроки, скорее всего, сократятся, считает она. «Грузооборот по импорту и экспорту будет зависеть от конкретной отрасли. Например, рынки FMCG, DIY сейчас показывают хорошую тенденцию роста, Automotive, Hi-Tech, Fashion — пока очень осторожны. Устойчивый прогнозируемый рост ожидается у направлений Pharma & Healthcare, Industrial, Food, Agricultural. Пока сложно дать общий прогноз по объемам на 2021 год, но ожидания наших экспертов на этот счет довольно оптимистичны», — подчеркивает эксперт.

Руководитель регионального офиса b2b-компании Алексей Биляк считает, что вопрос переезда изучен не до конца. По его мнению, переезд, если он и состоится, займет около пяти лет. В финансовом блоке правительстве Петербурга не ответили на вопрос о налоговых потерях города в случае ухода операторов и экспедиторов в область.

По словам господина Биляка, освободившаяся территория находится рядом с центром города, что означает, что есть возможность застройки действительно крупным жилым массивом премиум-класса, но на текущий момент речь идет о переезде не всех организаций, находящихся на территории морского порта, а лишь части. Таким образом, продолжает эксперт, жилье будет соседствовать с котельными, кочеварками или морскими корпусами.

Усть-Луга расположена в 200 км от города, вокруг нет развитой инфраструктуры для жизни, поэтому найдется мало желающих переезжать туда на постоянное место жительства, считает руководитель группы системного анализа мобильности центра компетенций в области моделирования транспортных потоков и транспортного планирования Всеволод Морозов. Население нового жилого квартала в Петербурге может достичь 200 тыс. человек, что осложнит транспортную ситуацию в городе, заключает он.