

# Петербургский порт: миллион контейнеров в год. Что дальше?

**25 ноября 2005 года Большой порт Санкт-Петербург принял миллионный контейнер из числа прошедших через его терминалы в течение года. Петербург вошел в почетный список портов, которые ежегодно обрабатывают миллион и более грузовых контейнеров (TEU). О значении этого события и о дальнейших перспективах жизнедеятельности Санкт-Петербургского порта на международном рынке контейнерных перевозок мы беседуем с председателем Комитета по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга Андреем Карповым.**

**— Андрей Юрьевич, насколько значим такой рубеж — свыше миллиона грузовых контейнеров, обработанных за год терминалами Большого порта Санкт-Петербург? Является ли это событие существенным для России в целом?**

— Безусловно, этот факт имеет огромное значение, поскольку большая часть российских экспортно-импортных грузов проходит именно через причалы Петербурга. Согласно оценкам экспертов, Санкт-Петербургский порт обеспечивает до 60% морского контейнерного грузооборота нашей страны. Причем этот оборот, по официальным данным, за последнее десятилетие увеличился более чем в 7 раз.

Парадоксально, но факт: некоторые мифы оказываются поразительно живучими, даже если реальность полностью их опровергает. Например, множество профессиональных транспортников — от руководителей транснациональных компаний и до частных предпринимателей, перегоняющих подержанные автомобили из европейских стран, — считают, что транзит через Финляндию и Прибалтику удобней и дешевле, чем через Россию. Однако, как недавно подчеркнул вице-губернатор Санкт-Петербурга Юрий Молчанов, компании-операторы в петербургском Большом порту переваливают столько же TEUs, сколько все порты Финляндии вместе взятые. Согласно статистике нашего комитета, Большой порт Санкт-Петербург обрабатывает в два раза больше контейнеров, чем все порты прибалтийских государств.

Председатель совета директоров порта в Гамбурге Юрген Зоргенфрай в своем поздравительном письме губернатору Валентине Матвиенко по пово-

ду обработки в порту Санкт-Петербурга миллионного контейнера отметил: ни один из портов Европы не показывает такую динамику роста.

Петербургский порт имеет несомненные достоинства, но вместе с тем, по сравнению с Роттердамом или Вентспилсом, он обладает объективными географическими недостатками. Наш порт — тупиковый и по мировым меркам — мелководный; к тому же зимой он замерзает. Следовательно, крупнотоннажные океанские контейнеровозы никогда не смогут к нам заходить. Весь миллион TEUs привезен к здешним причалам небольшими контейнеровозами — фидерными судами. Что значительно сложнее и требует очень четкой организации работы всех вовлеченных в этот процесс. Хотелось бы подчеркнуть: тот объем грузооборота, которого нам удалось достигнуть, — действительно большая победа, и поблагодарить за нее следует частные компании, которые сумели грамотно организовать свою работу. Это ЗАО «Первый контейнерный терминал» (ПКТ), ОАО «Петролеспорт», ООО «Моби Дик», ООО «Русмарин-Форвардинг», другие стивидорные, агентские и экспедиторские компании, работающие в нашем порту.

Ну и, наконец, все мы можем порадоваться тому, что Россия наглядно демонстрирует динамику своего развития, увеличение роста потребления и благосостояния своих граждан.

**— Контейнерный рынок развивается весьма динамично. Насколько Петербургский порт готов соответствовать дальнейшему росту контейнерных перевозок? Много говорится о перегруженности подъездов к порту. Не приведет ли это к**

**утрате Петербургом и Россией части грузопотоков?**

— За последнюю четверть века мировые контейнерные перевозки выросли в 7 раз. То есть среднегодовой прирост контейнерной перевалки в наиболее популярных портах составил почти 10%. Темпы роста потока таковы, что Петербург с трудом успевает угнаться за спросом. Эта ситуация характерна не только для нас. Уже в прошлом году крупнейшие европейские порты столкнулись с проблемой серьезных заторов. Не следует сбрасывать со счетов и фактор сезонности, когда объемы грузов резко возрастают, а технические мощности остаются на прежнем уровне. Кроме того, строительство новых терминалов и развитие сопутствующей инфраструктуры — процесс затратный и долговременный. Как всегда, не обходится и без особой российской специфики, которая создает определенные трудности и мешает динамичному росту объемов перевалки. Например, у нас таможенный досмотр контейнеров производится непосредственно на морских терминалах. На сегодняшний день, по данным ОАО «Петролеспорт», такой процедуре подвергается 36,6% от общего количества контейнеров, переваливаемых этой компанией. А согласно данным ЗАО «Первый контейнерный терминал», досматривается 15–25% их контейнеров. На практике это означает дополнительные операции с контейнером, которые требуют дополнительной техники, дополнительных площадей, дополнительных затрат. Срок хранения импортных контейнеров в порту — 13 суток. По мировым меркам это очень много. Сокращение срока хранения до 6 суток позволило бы терминалам пропускать через те же площадки в два раза больше контейнеров.

**— Отставание городской инфраструктуры, которое привело к перегруженности предпортовых подъездов, складывалось на протяжении длительного времени. Реально ли разубить этот гордиев узел в самом обозримом будущем?**

— Абсолютно справедливое замечание. Вся городская инфраструктура



(включая дорожную сеть), задействованная в обслуживании порта, работает с колоссальной перегрузкой. Причалы, терминалы и склады находятся практически в центре города. И естественно, что грузы транспортируются по давно существующим улицам. В этой связи мне хотелось бы сказать о том, сколь важно разработать Стратегию развития городского транспортно-логистического комплекса. Некогда, во времена Советского Союза, развитие портов планировалось из единого центра, и при этом учитывались мощности, которые сегодня расположены в независимых прибалтийских странах. Тогда порт нашего города имел далеко не столь важное значение, как нынче. После распада СССР Петербург стал единственным крупным российским портом на Балтике — и началось прогнозирование и планирование развития этого порта, исходя из достигнутых объемов и сложившихся тенденций. Причем прогнозы и планы были прямолинейны и просты, они рисовали перспективу безудержного роста грузопотоков. Если раньше говорилось о том, что пределом грузооборота петербургского порта является рубеж в 70–80 млн. тонн грузов в год, то уже в 2004 году появились цифры: 140–145 млн. тонн.

Природа появления таких прогнозов и планов понятна — необходимо транспортное обеспечение российских внешнеторговых грузопотоков. И это — функция федеральная. Однако до настоящего времени, обеспечивая автомобильные подходы к порту, город вынужден подстраиваться под процесс, инициатором и идеологом которого является не он. Добавлю: подстраиваться за счет собственных бюджетных средств. Здесь-то и таятся истоки уже существующей ситуации.

Не то чтобы мы выступали против этих миллионов тонн. Но прежде чем превращать свой дом, свой город в проходной двор, хотелось бы понять: а что мы с этого будем иметь? Если стимулы для этого окажутся существенными, то мы, быть может, сами откроем ворота еще шире.

И еще. Нам трудно обеспечить выполнение федеральных функций только за счет средств городского бюджета. Серьезной помощью федерального центра является принятие Постановления Правительства РФ о строительстве Западного скоростного диаметра (ЗСД), однако диаметр придет только в I и II районы порта, а для полноценного развития порта требуется адекватное подключение к ЗСД также III и IV районов. Те меры, которые мы можем предпринять в рам-

ках городского бюджета, не являются принципиальным решением проблемы.

**— Может ли нам помочь в ближайшие годы сохранить балтийские грузопотоки строительство новых российских портов на Балтике и развертывание новых районов Большого порта Санкт-Петербург?**

— Вообще говоря, если быстро не принять кардинальных решений, то Петербургский порт будет терять свое значение, позволяя опережать нас конкурирующим портам в Прибалтике и Финляндии. Аналитики считают, что еще одним способом ослабить давление автомобильных грузопотоков на улично-дорожную сеть исторической части города является развитие аванпортов, самым удобным из которых может стать новый грузовой район Бронка-Ломоносов. Такое решение поможет вывести большую часть грузовых потоков из зоны плотной жилой застройки и развивать логистические и дистрибутивные центры. Порт в Усть-Луге также очень важен, поскольку сможет оттянуть на себя большую часть экологически небезупречных и дешевых в обработке транзитных грузопотоков, а это даст нам возможность сконцентрироваться на более трудоемких операциях, которые обеспечивают большую добавочную стоимость.