

НОВЫЕ ПОРТЫ РОССИИ



Иван Ступаченко

На хорошей волне

Портовая отрасль России переживает фазу активного развития. Морские гавани становятся настоящими точками роста, в первую очередь в проблемных регионах, нуждающихся в притоке инвестиций

Приток инвестиций в строительство морских гаваней сильно отличает эту отрасль от подавляющего большинства других отраслей российской экономики, которые находятся если не в кризисе, то, во всяком случае, не развиваются столь бурными темпами. В 2016 году прирост портовых мощностей составил более 30 млн тонн, в 2017-м — 22 млн тонн. С 2018-го по 2020 год будет добавлено еще 133,8 млн тонн. Итого всего за пять лет пропускная способность российских портов увеличится более чем на 185 млн тонн, что составляет почти 20% грузооборота в 2017 году — 786,4 млн тонн (+8,9% к 2016-му).

Согласно «Стратегии развития портовой инфраструктуры до 2030 года» к обозначенной дате российские гавани должны выйти на уровень перевалки 985,1–1,286 млрд тонн. И судя по последним достижениям и текущим проектам, они будут ближе скорее к верхней планке.

Подобный прирост объясним: грузовой трафик в портах России за последние пятнадцать лет удвоился. Этому способствовал ряд факторов: рост сырьевого экспорта, увеличение пропускной способности железнодорожных подходов, переключение российских грузов с портов стран Балтии, Украины и Финляндии на отечественные. Немаловажную роль сыграла и адекватная правовая база, в первую очередь механизмы, которые позволяют частным инвесторам возводить объекты, принадлежащие государству: подходные каналы, причалы и проч., — с последующей компенсацией.

Через порт Усть-Луга (Ленинградская область), который де-юре строится с начала 1990-х, а де-факто с середины 2000-х, в 2017 году прошло чуть больше 100 млн тонн. Для сравнения: оборот Большого порта Санкт-Петербург, который ранее считался крупнейшей российской многопрофильной гаванью на Балтике (соседний Приморск — нефтеналивной), в лучшие годы был на уровне 60 млн тонн.

В 2015-м в эксплуатацию запущен построенный на частные деньги в черте Петербурга современный порт Бронка, ориентированный на перевалку контей-



неров. Его показатели пока скромные, но это связано не с коммерческими или производственными моментами, а скорее с политическими.

В конце 2017 года запущена первая очередь, на 6 млн тонн, самого знакового за последнее время для России проекта — порта Сабетта, который нужен для вывоза сжиженного природного газа (СПГ) Южно-Тамбейского месторождения в Арктике. Проектная мощность порта составляет почти 18 млн тонн сжиженного газа и газового конденсата.

Сейчас реализуются более 35 инвестиционных проектов, связанных с возведением новых или реконструкцией уже действующих стивидорных мощностей.

Из самых перспективных строящихся портов помимо названных (Сабетта, Усть-Луга, Бронка) стоит отметить проекты в Тамани, угольный терминал «Лавна» на Кольском полуострове, а также Зарубино и другие объекты на Дальнем Востоке.

Проект «сухогрузного района морского порта Тамань» предусматривает создание на черноморском побережье терминалов по перевалке аммиака и карбамида, удобрений, зерна, угля, железорудного концентрата, серы, а также

ряда других номенклатур. Первая очередь, которую планируется запустить в 2020 году, рассчитана на 46,7 млн тонн, полная загрузка — 91,4 млн тонн.

Терминал «Лавна», запуск которого должен состояться через два года, будет обслуживать возрастающие экспортные потоки российского угля и, возможно, стимулировать перевод перевалки этой довольно грязной номенклатуры из Мурманска на западный берег Кольского залива. Проектная мощность «Лавны» — 18 млн тонн угля.

В порту Зарубино будут построены зерновой терминал мощностью первой очереди (2020 год) 10 млн тонн с последующим развитием до 33,5 млн тонн, а также контейнерный — на 1,8 млн TEU (эквивалент двадцатифутового контейнера).

Кроме того, на Дальнем Востоке, на территории порта Находка, «Роснефть» возведет собственные мощности для перевалки нефтехимии на 21 млн тонн, в порту Диксон появится первый в арктической зоне глубоководный угольный терминал «Чайка» на 10 млн тонн, его проектная мощность будет достигнута к 2020 году. В устье Енисея, в порту Ду-

динка в Красноярском крае, возводится нефтяной терминал «Таналау» на 5 млн тонн. Неподалеку, на Гыданском полуострове, к 2023 году будет построена первая очередь мощностей для перевалки 18,3 млн тонн СПГ.

Холдинг СДС недавно объявил об инвестициях в угольный терминал на 20 млн тонн в бухте Суходол (Приморский край). Строительство пройдет в три этапа и завершится к 2022 году.

Порт как генератор внутреннего регионального продукта...

Казалось бы, портовое хозяйство, как и прежде, идет в русле основных экономических тенденций, отражая суть промышленного развития страны. Растет добыча ресурсов, и до сих пор актуальна задача обеспечения экономической безопасности и независимости от соседних стран-транзитеров — для этого и строятся новые терминалы. Освоение природных богатств смещается в Арктику, и это влияет на географию портовой отрасли. Увеличивается спрос со стороны потребителей из Юго-Восточной Азии — мы видим появление причальных стенок в Приморском и Хабаровском краях.

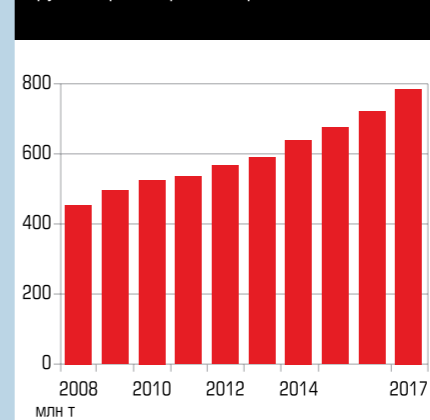
Одним словом, вроде бы ничего из того, чего промышленность и транспорт не видели раньше.

Однако это только на первый взгляд. Государство и бизнес готовы превратить порты из инструмента чисто логистического обеспечения экспортно-импортных потоков в способ решения проблем территориально-промышленного развития в регионах, которые, скажем так, требуют повышенного внимания.

В 2015 году был принят федеральный закон «О свободном порте Владивосток». В нем реализована концепция, о которой давно мечтали и экспортеры, и сами стивидоры, глядя на то, как работают морские гавани в Европе. В российском «издании» под свободным портом подразумевается ряд льгот по налогам, в частности нулевые ставки по земле и имуществу на определенный срок, упрощение и ускорение административных процедур при запуске инвестиционных проектов, электронные визы и прочие послабления, характерные для особых экономических зон.

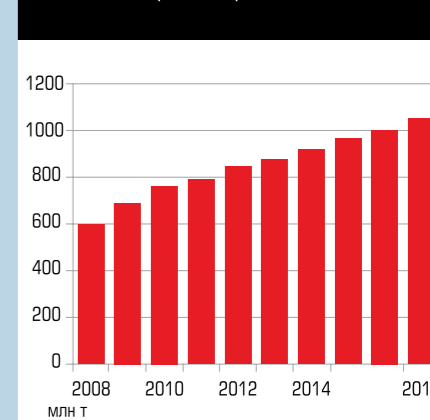
Идея в том, чтобы придать импульс не только и даже не столько конкретному порту Владивосток, сколько всему Дальнему Востоку. И целью ставится не грузооборот как таковой, а привлечение промышленных инвесторов. Порт здесь играет роль точки притяжения, входных ворот, места коммуникации — то есть всего того, чем исторически любой порт по сути и является в коммерческом и социальном плане.

Грузооборот морских портов России



Источник: Ассоциация морских торговых портов России

Мощность морских портов России



Источник: Ассоциация морских торговых портов России

Результаты не заставили себя долго ждать. Свободный порт Владивосток, режим которого был распространен и на многие другие гавани Дальнего Востока, в том числе в Хабаровском крае, на полуострове Сахалин, Камчатке и Чукотке, насчитывает уже 662 соглашения с инвесторами, общая сумма вложений — 374,6 млрд рублей. Порт превратился в самостоятельную точку роста, а не просто в некий вспомогательный объект, обслуживающий внешнеторговые грузопотоки.

Более того, обсуждается активное развитие на территории свободного порта уже не производств, а сферы услуг, причем финансовых. По словам бывшего министра по развитию Дальнего Востока **Александра Галушки**, речь идет о создании конкурентоспособного в масштабе АТР финансового центра. В рамках соглашения с Банком России концепции здесь появятся филиалы иностранных кредитных организаций, специализированный инвестиционный суд, торгово-инвестиционная площадка для цифровых финансовых активов. Кроме того, будет упрощена эмиссия ценных бумаг. Инвесторы смогут получить инвестиционный кредит в рублях всего лишь под 1% годовых, а банки-кредиторы — необходимую субсидию. Предполагается, что финансовый центр начнет работать уже в этом году.

На фоне дальневосточных успехов неудивительно, что правительство обсуждает проект федерального закона «О свободных портах в Российской Федерации», который ориентировочно будет внесен в Государственную думу осенью. После его принятия опыт будет распространен и на другие регионы России, в первую очередь те, которые нуждаются в притоке инвестиций.

...и ответ на геополитические вызовы

Один из макрорегионов страны, которому совершенно точно нужна экономиче-

ская встряска, — Каспий. Его портовый грузооборот упал в 2017 году по сравнению с 2016-м на внушительные 36,5% и составил всего лишь 2,7 млн тонн — объем, который порт Усть-Луга переваливает чуть больше чем за неделю.

Причины падения разные: от неразберихи в управлении и конфликта с ключевыми клиентами на конкретных терминалах до переключения грузопотоков на конкурирующие гавани Азербайджана и изменения конъюнктуры.

Гавани Каспийского моря — порты Махачкала, Оля и Астрахань — в общей сложности обеспечивают меньше 0,5% портового оборота страны. Однако с учетом социального и геополитического значения макрорегиона не обращать внимания на подобное положение дел недопустимо.

В конце прошлого года правительство России утвердило «Стратегию развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года». Ее цели сформулированы так: «укрепление экономического и геополитического присутствия России в Каспийском море», «создание условий для дополнительного социального-экономического развития» и прочее в таком же духе. Как и в случае с Дальним Востоком государство видит порты как точки роста, за которыми потянутся и остальные сектора — промышленность и сфера услуг. И методы достижения целей примерно те же: упрощение административных процедур, в том числе ускорение прохождения таможенных процедур, оперативное согласование проектов модернизации инфраструктуры, привлекательные тарифы на перевозки через каспийский транспортный узел.

Ожидается, что в результате реализации стратегии к 2030 году через Каспий будет проходить до 7 млн тонн зерна и столько же прочих сухих грузов. ■

Иван Ступаченко

Шлагбаум на пути к терминалу

Крупнейший производитель аммиака в России ПАО «Тольяттиазот» строит на собственные средства морской терминал в порту Тамань. Но проект буксует, и вовсе не по вине предприятия. Что же мешает реализации этого стратегически важного проекта федерального масштаба?

В конце 1990-х «Тольяттиазот» (ТОАЗ) принял решение возвести в порту Тамань на Черном море первый в России глубоководный терминал для перевалки своей продукции — аммиака и карбамида, которые компания поставляет потребителям по всему миру. Работы начались в 1999 году, в 2005-м были приостановлены по не зависящим от предприятия причинам и возобновились только в 2015-м. Грузооборот терминала составит 2 млн тонн аммиака и 3 млн тонн карбамида в год (это покрывает текущие и перспективные потребности производителя), при необходимости есть возможность увеличить его до 13 млн тонн. Предполагается, что терминал будет запущен в эксплуатацию в 2020 году.

Основным каналом доставки станет железная дорога. От ближайшей станции к порту уже построены 36-километровая линия, а также станции Тольяттиазот и Волна. Проект претворяется в жизнь исключительно за счет инвестора — ТОАЗ уже вложил в строительство 14 млрд рублей собственных средств. В 2016–2017 годах была проведена корректировка проектной документации и основных проектно-технических решений по перевалочному комплексу. Компания также обследовала и оценила техническое состояние сооружений, конструкций и оборудования, в том числе с учетом подключения к внешним электрическим и инженерным сетям и транспортной инфраструктуре, эксплуатации морской акватории и гидротехнических сооружений.

В чем стратегическое значение терминала? Первоначально собственные портовые мощности на территории России понадобились ТОАЗу для снижения логистических издержек. Сейчас продукцию из Тольятти переваливают в украинском порту «Южный» в Одессе, что, во-первых, удлинит транспортное плечо, а во-вторых, не дает гарантии финансовой стабильности в логистической цепочке: стоимость транзита по территории Украины привязана к курсу иностранной валюты, и это приводит к существенным колебаниям в цене доставки.

Наконец, с недавних пор прибавились и геополитические риски. Их можно



ПРЕДОСТАВЛЕНО ПАО «ТОЛЬЯТТИАЗОТ»

проиллюстрировать свежими примерами. В конце 2016 года ТОАЗ обратился к украинской стороне с предложением увеличить квоту, отведенную российской компании, в прокачке по трубопроводу. Переговоры зашли в тупик, в результате в конце 2016-го — начале 2017 года на несколько месяцев были заблокированы поставки. Каждый день простоя не только выливался в миллионы рублей недополученной прибыли, но и вызывал репутационные риски.

А в феврале нынешнего года Госэкоинспекция Украины остановила на десять дней суда с аммиаком, в том числе с грузом ТОАЗа, из-за подозрений в нарушении природоохранного законодательства местными коммерческими структурами. «Действия украинской стороны отличаются непредсказуемостью, часто зависят от текущей внутривластной ситуации в этом государстве, что ставит под угрозу нормальную деятельность ТОАЗа», — рассказали «Эксперту» на предприятии.

Терминал в Тамани не только сделает транспортировку более дешевой и позволит снизить себестоимость продукции, но и избавит производителя от подобных рисков. Более того, скорее всего, он будет востребован и другими российскими компаниями, которые также переваливают свои химические грузы в беспокойных гаванях.

Однако сам проект ТОАЗа пока «тихой гаванью» не назовешь. И виноваты в этом не происки конкурентов из соседней стра-

ны, а, как ни парадоксально это звучит, российские же чиновники, причем не федерального, а регионального уровня.

Дело в том, что участки, которые были арендованы под строительство железнодорожной инфраструктуры, каким-то образом оказались в руках частных лиц. Механизм прост: человек заявляет в суд о своих правах на землю, суд принимает его сторону, после чего реализация проекта останавливается. Не помогает даже то, что за железнодорожные участки судится не сам инвестор, а ответственный за возведение инфраструктуры орган власти — Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор). В большинстве случаев многое указывает на то, что истцы — подставные, а решения судов могут быть мотивированы, скажем так, не только нормами права.

Есть и еще одно судебное разбирательство: с 2014 года ТОАЗ и администрация Краснодарского края оспаривают статус некоторых уже построенных объектов. Чиновники настаивают на том, что эти объекты — самострой, и требуют передать их в собственность края, в то время как инвестор с такой трактовкой категорически не согласен. При этом на неоднократные предложения ТОАЗа заключить мировое соглашение администрация всякий раз отвечает отказом.

А тем временем федеральный проект буксует, позволяя хозяевам транзитных путей через Украину выкручивать руки российским производителям. ■

Алексей Буланов

Проект Lugarport востребован российскими экспортерами

Недостаток портовой инфраструктуры ограничивает возможности России экспортировать зерновые. Новый зерновой и продовольственный терминал в Усть-Луге позволит пропускать шесть миллионов тонн зерна в год

Группа компаний «Новотранс» разрабатывает инвестпроект строительства многофункционального транспортно-перевалочного комплекса в морском торговом порту Усть-Луга (Ленинградская область). Проект Lugarport предусматривает создание терминалов по перевалке зерна, пищевых продуктов, а также трех причальных стенок для генеральных и сыпучих грузов. В конце мая инвестпроект был представлен на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ). Многие руководители регионов, экспортирующих зерно, заявили на форуме о необходимости сотрудничества с оператором проекта. В частности, заинтересованность выразил временно исполняющий обязанности губернатора Орловской области **Андрей Клычков**. Губернатор Ленинградской области **Александр Дрозденко**, в свою очередь, положительно отозвался о реализации такого масштабного проекта в регионе, отметив его важность с точки зрения развития экспортного потенциала страны в целом.

Одной из составных частей проекта Lugarport станет современный экспортный зерновой терминал мощностью 6 млн тонн в год. Он позволит открыть кратчайший путь в Европу для российской сельхозпродукции. А сейчас экспортные возможности транспортной инфраструктуры сдерживают амбиции отечественных аграриев. В 2017 году в России было собрано 137 млн тонн зерновых, из них 53 млн тонн — экспортный потенциал. Экспорт таких объемов требует создания новых транспортных возможностей.

Об этом говорится и в указе президента РФ **Владимира Путина** «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». В документе, подписанном в мае этого года, глава государства обращает особое внимание на скорейшее увеличение мощностей морских портов. «К 2025 году экспортный потенциал сельскохозяйственной отрасли предстоит увеличить до 35 миллиардов долларов с сегодняшних 20,7 миллиарда. Для этого необходимо обеспечить



Глава Республики Бурятия **Алексей Цыденов** (слева) и президент группы компаний «Новотранс» **Константин Гончаров** обсуждают на ПМЭФ перспективы сотрудничества

ПРЕДОСТАВЛЕНО ГК «НОВОТРАНС»

развитие экспорта соответствующей логистикой, инфраструктурой. Важнейшими являются водные терминалы, — сказал официальный представитель Минсельхоза. — Необходимо увеличивать перевалочные мощности морских терминалов, где пока сохраняются инфраструктурные ограничения. Проект Lugarport — важный для развития агропромышленного комплекса. От слаженности работы всех участников цепочки движения сельхозпродукции на экспорт зависит степень присутствия России на мировом рынке».

«Сейчас в Северо-Западном регионе России нет специализированного зернового терминала. В то же время урожайность этих культур в стране растет. Формирование инновационной инфраструктуры морских портов, их развитие и интеграция в современные транспортные узлы — одни из главных задач «Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года», — отметил генеральный директор ООО «Универсальный торговый терминал «Усть-Луга»» (оператор проекта) **Алексей Жарков**.

Еще один терминал будет предназначен для экспорта и импорта пищевых продуктов, в его состав войдут крытые напольные склады объемом 100 тыс. тонн. Планируется также построить три

причальные стенки генеральных и навалочных грузов на импорт и экспорт.

В целом Lugarport будет включать в себя пять причалов для судов с осадкой до 15,5 метра класса Panamax, New-Panamax, Baby-Capesize, а также систему дальних и ближних железнодорожных подходов. Оборудование терминалов будет самым передовым, а весь комплекс станет одним из самых экологически безопасных. Размер инвестиций составит 300–500 млн евро. Общий срок реализации проекта не должен превысить четырех-пяти лет.

«После создания терминала Lugarport и его выхода на проектную мощность МТП Усть-Луга уверенно войдет в тройку лидеров в Европе», — отметила гендиректор ОАО «Компания Усть-Луга» **Виктор Федорова**.

Инвесторы рассчитывают переключить на Усть-Лугу часть российского экспорта грузов, который идет сегодня через порты стран Балтии. Потенциальные возможности проекта положительно оценил и руководитель Росморречфлота **Виктор Олерский**. По его словам, проект перспективный, и его возможности, безусловно, будут востребованы российскими экспортерами.

Предпроектные проработки компоновки терминала Lugarport завершены в мае. «Специалисты ГТ «Морстрой» провели изыскательские работы на акватории будущего терминала. В сотрудничестве с «Ленгипротрансом» проведен расчет параметров и спланированы железнодорожные подходы к терминалу, смоделирована возможность выгрузки на терминале 1100 вагонов в сутки. На завершающем этапе находится разработка ходатайства (декларации) о намерениях инвестирования. В июне планируется направить ее на согласование в Росморречфлот», — сообщил **Алексей Жарков**. ■

Группа компаний «Новотранс» стала партнером благотворительного концерта «Музыка любви. Посвящение Петербургу» с участием народного артиста России **Сергея Ролдугина**, а также лауреатов всероссийских и международных конкурсов, прошедшего в рамках ПМЭФ.

Иван Ступаченко Порт навывнос

Петербургские власти обсуждают возможность переноса Большого порта Санкт-Петербург из исторического центра города. Бизнес возражает, но в реализуемость смелой идеи не верит



В конце мая губернатор Санкт-Петербурга **Георгий Полтавченко** в интервью информационным агентствам заявил, что «Петербург подходит к новому, несколько иному этапу развития портового хозяйства». Порт в его нынешних границах, сообщил градоначальник, «реально поджимают жилые кварталы, и он теряет перспективы развития. А городская инфраструктура получает ненужную нагрузку от работы порта, я имею в виду перевалку грузов и их перевозку через территорию Петербурга».

Для того чтобы избавиться от такого дисбаланса, власти города «основательно задумались о необходимости поэтапного перевода порта в другое место». Речь идет о порте Бронка — единственном глубоководном терминале в Петербурге, который к тому же «ближе всего расположен к нынешним портовым мощностям».

По словам Георгия Полтавченко, детально вопрос будет изучаться при под-

готовке нового Генерального плана развития города, однако отдельные части Большого порта, а именно первый и второй грузовые районы, можно перевести уже в 2025 году (это самый ранний срок). Губернатор также отметил, что поскольку Бронка — часть Петербурга, налогооблагаемая база из города никуда не уйдет. Впрочем, не исключено, что какие-то операции придется перевести в Ленинградскую область — в Усть-Лугу.

Большой порт Санкт-Петербург (БПС СПб) расположен в Невской губе Финского залива. Он включает в себя четыре грузовых района в центре Петербурга, а также в Бронке, которая находится более чем в 60 километрах от города, но административно в его черте, и в Кронштадте. На территории порта работают несколько принадлежащих разным собственникам терминалов, которые переваливают широкую номенклатуру: черные металлы, лес, контейнеры, нефтепродукты, химию, удобрения, а также накатные грузы.

Перегрузочный комплекс «Бронка», запущенный в 2015 году, построен на территории одноименного района БПС СПб частными инвесторами **Николаем Негодовым** и **Дмитрием Михальченко**. Пропускная способность первой очереди терминала — 1,45 млн TEU (эквивалент двадцатифутового контейнера) и 130 тыс. единиц Ro-Ro (накатных) грузов. В будущем мощность комплекса планируется увеличить до 1,9 млн TEU и 260 тыс. единиц Ro-Ro грузов.

Грузооборот всех терминалов БПС СПб в последние годы сильно колеблется, прежде всего это обусловлено изменениями в конъюнктуре внешнеторговых потоков, сменой собственников ряда стивидорных компаний, инвестициями, а также введением в строй портов-конкурентов, в первую очередь в Усть-Луге.

В 2002 году, например, через БПС СПб прошло 41,3 млн тонн грузов, в 2005-м — уже 57,5 млн тонн, в 2014-м этот показатель вышел на солидные 61,2 млн,

а по итогам 2017-го составил всего 53,6 млн тонн, что, впрочем, на 5 млн тонн больше, чем в 2016-м.

Сама по себе идея обсуждается достаточно давно. Говорят, что впервые в кабинетах правительства Петербурга она прозвучала в 2005 году, после того как ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», крупнейшую группу стивидорных компаний на территории гавани, купил собственник Новолипецкого металлургического комбината **Владимир Лисин**. В то время благодаря дорожающей нефти рынок недвижимости, как и вся национальная экономика, хорошо рос, спрос на элитное жилье увеличивался и постоянно оставался неудовлетворенным, так что мысль о возведении кварталов с видами на просторы Финского залива выглядела логичной.

Несмотря на давность проекта, участники рынка сильно удивились высказыванию Георгия Полтавченко, причем не столько самой идее, сколько появившейся конкретной информации по грузовым районам, которые могут быть выведены в первую очередь, и срокам. Изюминки добавило подписание во время Петербургского экономического форума соглашения между правительством Петербурга и портом «Бронка» о реализации в гавани инвестпроекта на сумму 21 млрд рублей.

С момента своего назначения в 2011 году Георгий Полтавченко, в отличие от своей предшественницы **Валентины Матвиенко**, был крайне сдержан в сфере реализации крупных инвестиционных проектов. Если при Матвиенко запуск очередной большой стройки, причем, как правило, транспортной, превратился в рядовое событие, то новый губернатор аккуратно завершил начатые ранее проекты, а некоторые из тех, что были уже согласованы и готовы к подписанию, как, например, строительство Орловского тоннеля, и вовсе свернул. Более того, часть строев обернулась скандалами федерального уровня, самым заметным из которых стал стадион «Санкт-Петербург» на Крестовском острове. Сдать объект, заказчиком и собственником которого был город, удалось вовремя лишь благодаря административным сверхусилиям и кое-каким непубличным силовым решениям. В целом в части инфраструктурного строительства нынешние власти Петербурга, мягко говоря, достижениями не блещут.

На этом фоне новость об уникальном по инженерным характеристикам и очевидно рекордном по капиталоемкости проекте, за который не взялась даже энергичная Валентина Матвиенко, выглядит тем более неожиданной.

Не все так просто

Участники рынка, которых идея губернатора касается непосредственно, — что представители «выселяемых» терминалов, что порт «Бронка» — предпочитают ее не комментировать. Один из собеседников «Эксперта» среди стивидоров пояснил, что менеджмент терминалов не верит в реализуемость проекта, по крайней мере в указанные сроки, а портить отношения с градоначальником, выступая публично против и так мало-перспективной затеи, неразумно. Но при этом отметил, что «в Бронке все рады».

Дмитрий Васильев, руководитель Информационного делового центра правительства Петербурга в Гамбурге, бывший многолетний представитель порта Гамбург в России, топ-менеджер логистических компаний и в прошлом работник одного из терминалов в БПС СПб, уверен, что «порт у нас не так уж и плох». Прежде чем говорить о переносе, сначала стоит разобраться с промышленными предприятиями, которые работают в устье Невы. После запуска Западного скоростного диаметра (платной дороги, пересекающей Петербург с юга на север) и Кольцевой автодороги автомобильный трафик из порта уже не так сильно влияет на улично-дорожную сеть города, как это было в годы, когда машины вывозили грузы прямо по его территории. «Запрет на перевалку одних грузов в городской черте и преференции и стимуляция других грузопотоков вполне могут примирить и порт, и город», — уверен Васильев. По его мнению, надо не переносить, а, наоборот, «развивать, то, что может быть удобно и выгодно и городу, и порту». В качестве примера он приводит идею строительства на территории гавани терминала и распределительного центра для рефрижераторных грузов, в том числе фруктов и овощей, что намного упростило бы их доставку к столам горожан. В Антверпене, Киле, Гамбурге и Роттердаме порты прекрасно уживаются с городом, заодно внося вклад не только в его экономику, но и в социальную и культурную среду.

Как рассказывает **Ирина Капитанова**, заместитель генерального директора ГК «Балтика-Транс», в транспортном бизнесе Петербурга есть опасения, что «сведение количества стивидоров к минимуму снизит уровень конкуренции, профессиональной битвы за клиентов и грузопотоки». «Сегодня клиент с грузами стоит перед выбором терминала, анализирует ставки и условия, а стивидоры готовы идти навстречу и торговаться. Конкурентная борьба идет на пользу. При сокращении числа терминалов естественным образом появится желание управлять и тарифами, и условиями работы», — отмечает она.

Есть и серьезные инфраструктурные ограничения. Заместитель директора Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» — начальник Усть-Лужского управления **Юрий Ахмедов**, выступая на семинаре «Железная дорога и порты: как настроить взаимодействие в интересах клиентов», сказал, что будущим застройщикам освобожденной территории придется решить ряд нетривиальных и весьма дорогостоящих задач. Речь, в частности, идет о необходимости глубокой очистки акватории, на которой скопился ил «еще с петровских времен». Разумеется, «Росморпорт» при проведении дноуглубительных работ акваторию очищает, но работает лишь с внешним слоем. Для полноценной же очистки требуется выполнить ряд условий: от приобретения новой, более мощной техники до решения проблемы складирования отходов. И все это под строгим присмотром природоохранных органов в рамках жесткого природоохранного законодательства. Помимо прочего, новые жилые кварталы потребуют и усиления подъездных автомобильных путей. Имеющихся автодорог явно не хватит. Не исключено, что для городского бюджета подобная ноша может оказаться непосильной.

Максим Морозов, генеральный директор терминала «Новая Гавань» в порту Усть-Луга, полагает, что в настоящее время порты Петербурга, Бронки и Усть-Луги друг друга дополняют: «Как и проектировалось, в городе остались грузы, которые тяготеют к нему, а остальные ушли, например, в Ленобласть». Он отмечает, что остается и вопрос компенсации инвестиций, которые терминалы вложили в свое развитие в последние годы (см. «Эксперт» № 45 за 2013 год). К слову, спустя несколько дней после заявления губернатора АО «Морской порт Санкт-Петербург» выпустил пресс-релиз, где было сказано, что в первом квартале 2018 года порт вложил в развитие 69,4 млн рублей, почти в два раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. На разворачивающемся событийном фоне подобное заявление выглядит красноречиво.

Комментируя перспективы переноса части операций в Усть-Лугу, Максим Морозов обратил внимание на серьезную проблему, которую в любом случае придется решать, если проект переноса все же будет осуществлен, а именно на проблему нехватки квалифицированного персонала. Усть-Луга находится далеко от крупных населенных пунктов, ее грузооборот растет, поэтому «все докеры, которые есть, уже расхватали терминалами».