

ПЕТЕРБУРГ НА ПЕРЕПУТЬЕ

ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПЕТЕРБУРГА И МАСШТАБ АГЛОМЕРАЦИИ ДЕЛАЮТ ЕГО РАЗВИТИЕ В КАЧЕСТВЕ ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА БЕЗАЛЬТЕРНАТИВНЫМ. ОДНАКО БЕЗ ПОСТОЯННОГО КОНТРОЛЯ ЭТОЙ СФЕРЫ, УСИЛИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ И КРУПНЫХ ДЕНЕЖНЫХ ВЛОЖЕНИЙ ПЕТЕРБУРГ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ В СИТУАЦИИ КОЛЛАПСА.

АНТОН КИРСАНОВ

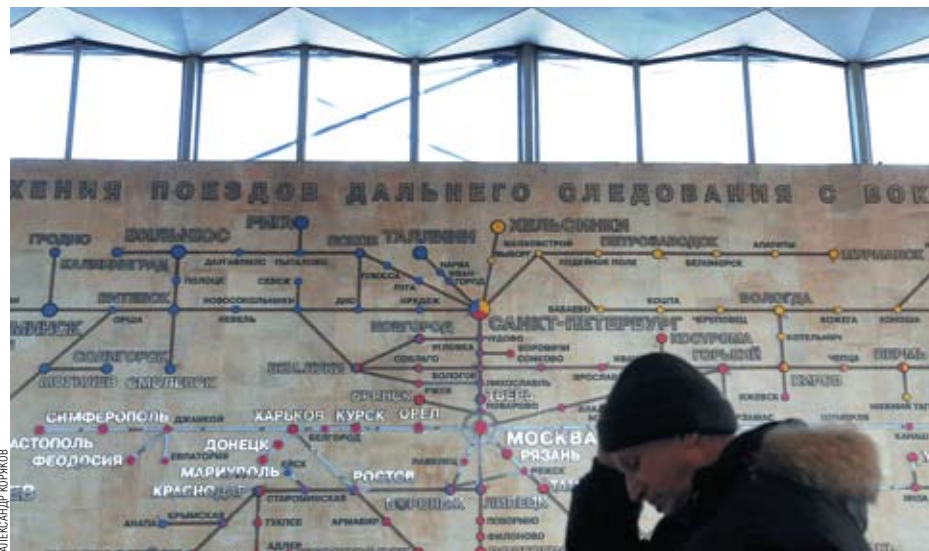
Прошлым летом Россия вступила в ВТО. Впрочем, несмотря на связанные с этим ожидания, резкого увеличения грузоперевозок не произошло, говорят участники рынка. Объемы импорта и экспорта растут теми же темпами, что и год назад. А в этом году экспорт даже начал снижаться. По данным Росстата, в целом по стране — на 4,9% за первый квартал. Всего же, по оценке «РБК.research», рост коммерческих перевозок грузов в 2013 году вряд ли превысит 2%, а грузооборот может увеличиться на 3,4% по сравнению с 2012 годом. Объем петербургского рынка его участники оценивают в 7 млрд рублей.

Замедление экстенсивного роста рынка дает шанс Петербургу качественно изменить структуру доходов от транспортно-логистической деятельности. Дело в том, что налоговые поступления непосредственно от транспортной деятельности попадают в казну Петербурга не полностью — многие перевозчики зарегистрированы в других странах или регионах страны. Ситуацию могло бы изменить развитие направления услуг по обработке и обслуживанию грузов.

«Сейчас большая часть крупных логистических компаний располагается в Москве, — говорит генеральный директор ИТП «Урбаника» Антон Финогенов. — В результате грузы, поступающие через Морской порт в Петербург, зачастую отправляются на обработку столицу, а уже оттуда — обратно на реализацию в Петербург». По словам эксперта, правительство города могло бы разгрузить транспортную инфраструктуру и заодно максимизировать налоговые поступления в бюджет. «Город может предложить преференции и особые условия для логистических компаний, например, региональные налоговые льготы, а также лоббировать на уровне федерального центра передачу функций таможенного оформления транзитных товаров на уровень Петербурга», — предлагает Антон Финогенов.

«Городу следовало бы развивать сложные услуги, с высокой интеллектуальной и ИТ-составляющей, — присоединяется к этому мнению ведущий аналитик департамента стратегического маркетинга ЗАО «Евросиб» Марат Хуснутдинов. — Если помимо этого позаботиться еще и об оптимальном размещении объектов железнодорожной инфраструктуры и выносе складских объектов за пределы КАД, создании специализированных терминалов, то логистический рынок Санкт-Петербурга сможет предложить более эффективные в технологическом плане решения, за счет которых выиграют и индустрия, и горожане».

БЕЖАТЬ СО ВСЕХ НОГ, ЧТОБЫ ОСТАВАТЬСЯ НА МЕСТЕ Приоритет качественного развития рынка не отменяет потребности транспортно-логистического комплекса в наращивании инфраструк-



ЗАМЕДЛЕНИЕ ЭКСТЕНСИВНОГО РОСТА РЫНКА ДАЕТ ШАНС ПЕТЕРБУРГУ КАЧЕСТВЕННО ИЗМЕНИТЬ СТРУКТУРУ ДОХОДОВ ОТ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

туры. Самые большие проблемы у Петербурга — традиционно с дорогами. Трасса Санкт-Петербург — Москва, по которой перевозится значительная часть грузов, приходится в город морем, уже не справляется с нагрузкой. «Ежегодный рост рынка автотранспортных перевозок составляет 20–30 процентов», — говорит генеральный директор ООО «Экспедитор Ко» Владимир Семенов. И большая часть их часть ложится на московскую трассу. К тому же, участок КАД в районе Большого Обуховского моста и Мурманского шоссе балансирует на грани транспортного коллапса.

«Город занимается решением вопроса создания инфраструктуры для транзитного транспорта. Именно для отвода его потока строилась КАД. Однако сейчас она фактически превратилась в городскую магистраль, которой активно пользуются горожане», — говорит глава ГБУ «Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга» Рубен Тертерян. Из-за этого, по словам Рубена Тертеряна, после сдачи ЗСД, который проектировался для жителей города, часть междугородного транзитного транспорта может загрузить и эту магистраль. «Город не отказывался от идеи строительства второго кольца — КАД-2. Однако сроки строительства магистрали пока неизвестны — этот вопрос находится в ведении правительства Ленинградской и федеральных властей», — поясняет Рубен Тертерян.

«Нужно кардинально повышать объемы дорожного строительства — ускорять реконструкцию трасс „Скандинавия“, „Сортавала“, развивать магистрали по всем направлениям — до Петрозаводска, Вологды, Таллина, Пскова», — говорит Антон Финогенов. Кроме того, если город с Ленинградской не придут к соглашению и не начнут проектировать КАД-2 уже со следующего года, петербургское кольцо ожидает судьба МКАД, стоящей в пробках даже по выходным. Не менее актуальной

осталась и идея строительства железнодорожного объезда Петербурга для транзитных составов, напоминает эксперт. Сейчас вагоны с опасными грузами следуют фактически через густонаселенные кварталы.

МОРСКОЙ ПОРТ ПРИПЛЫЛ В ТУПИК

Еще одна накаленная ситуация в структуре транспортно-логистической системы города связана с Морским портом. «Он находится фактически в центре Петербурга, и мы сейчас наблюдаем реальные проблемы с автодорожными подходами к нему», — говорит Рубен Тертерян. При этом порт уже исчерпал возможности по строительству новых причальных стенок и по территориальному развитию. Несмотря на это, в ближайшие 10–15 лет порт вряд ли будет перенесен за городскую черту в силу экономических причин, считают эксперты. Единственный выход — развитие аванпортов и перенос части грузопотоков в строящийся порт Бронка в районе Ломоносова. Это проект компании «Феникс», дочерней структуры компании «Форум» Дмитрия Михальченко и Николая Негодова стоимостью 43,7 млрд рублей.

Перераспределение потока грузов из центрального, Большого порта Петербурга в аванпорты уже происходит. Согласно данным обзора ЗАО «Морцентр-ТЭК», в 2012 году объем перевалки грузов в Большом порту Санкт-Петербурга снизился на 3,6%, до 57,8 млн тонн. За январь — апрель этого года объем перевалки грузов сократился еще на 2% — до 17,4 млн тонн. И это на фоне роста грузооборота на Балтике на 11,6% за прошлый год. Активнее всего растет порт Усть-Луга — в 2,1 раза, до 46,8 млн тонн, за прошлый год. Дал о себе знать ввод в эксплуатацию нефтеналивного и контейнерного терминалов.

ДОЛЕТЕТЬ ДО УРОВНЯ ЕВРОПЫ Аэропорт Пулково столкнулся с противополож-

ной проблемой. В отличие от Морского порта и даже столичных воздушных причалов, у него есть территориальные ресурсы для расширения. Однако пассажиропоток растет настолько стремительно, что существующая инфраструктура не позволяет с ним справиться. За предыдущий год пассажиропоток аэропорта вырос на 16,1% и достиг почти 11,2 млн человек. Из-за этого в «пиковый» июнь прошлого года вовремя обслуживалось всего 58% рейсов. Однако есть надежда на изменение ситуации — в декабре этого года в аэропорту должен быть запущен новый терминал.

Также в этом году ООО «Воздушные ворота Северной Столицы», управляющее аэропортом, намерено объявить конкурс на создание архитектурной концепции еще одного терминала, рассчитанного на пассажиропоток 8 млн человек в год. Работы по его возведению стоимостью €400 млн должно завершиться к чемпионату мира по футболу в 2018 году. Тогда же пассажиропоток аэропорта должен достигнуть 25 млн человек в год.

«У нас нет претензий к работе аэропорта, кроме, конечно, понятной перегруженности терминалов, — говорит генеральный директор компании Pegas Tour Ирина Попова. — Хотя проблема транспортно-го сообщения Пулково с городом также остается острой».

По словам Антона Финогенова, у Петербурга есть все шансы стать крупным авиационным, способным конкурировать с Хельсинки, — для этого Пулково необходимо вложиться в строительство еще одной взлетно-посадочной полосы, улучшить логистику и инфраструктуру узла, а также снизить стоимость обслуживания. Однако соревноваться со столицей у города вряд ли получится. «Петербург изначально проигрывает Москве и слишком близко к ней расположен, чтобы конкурировать за пассажиропоток», — говорит эксперт.

Кроме того, у города существует необходимость в строительстве нового аэропорта — хотя бы в перспективе 10–15 лет. Он мог бы взять на себя функцию принятия судов в форс-мажорных ситуациях и в условиях нечеткой погоды, считают эксперты. Также новая взлетно-посадочная площадка могла бы привлечь перевозчиков-дискаунтеров. Пока за дешевыми рейсами жителям Петербурга приходится ездить в Финляндию.

В Петербурге существует базовая транспортная и складская инфраструктура. Логистический рынок — высококонкурентный, а качество услуг близко к мировому уровню. По оценке Владимира Семенова, в Петербурге представлено 500–800 компаний, занимающих не самую маленькую часть рынка. Однако развитие Петербурга как транспортно-логистического узла требует постоянных вложений и усилий со стороны правительства, направленных на повышение его эффективности, считают участники рынка. ■