

В ЧИНАХ МЫ НЕБОЛЬШИХ

Петербург наращивает грузообороты для Москвы

• ТЕКСТ | Анатолий ЗАЙЦЕВ, председатель Комитета по транспорту ЛОТПП

По территории Санкт-Петербурга пролегают транзитные маршруты на Москву, где и остается добавленная стоимость от переработки грузов. Наш город располагает выходом на Балтику, но не использует это стратегическое преимущество для развития своей экономики.

В восьмидесятые годы прошлого века транзитная функция нынешнего Большого порта Петербурга, а тогда — Ленинградского порта, на уровне Правительства СССР не приветствовалась. Для изучения вопросов организации морских пассажирских и грузопотоков в регионе была создана правительственная комиссия. Я входил в нее на правах начальника Октябрьской железной дороги.

Члены комиссии сосредоточили свое внимание на роли Ленинградского порта для мегаполиса. С этой точки зрения он рассматривался как специализированный пассажирский морской порт. Некоторые причалы после освобождения от транзитных грузов предназначались для приема крупных лайнеров.

В результате на последнем заседании было четко сформулировано: торговому порту для транзитных грузов на российском побережье Балтики быть, но место ему — Усть-Луга.

В 1990-е годы, с их стихией «дикого капитализма», склады беспорядочно возводились в центральных районах. Расширялись возможности перевалки угля, леса, нефтепродуктов, строились контейнерные терминалы. Технологические причалы предприятий перепрофилировались под транзитные грузы, в том числе такие грязные, как металлолом

и удобрения. В Кировском районе из-за каждого забора, отгораживающего предприятия, торчали четырехэтажные штабеля контейнеров. К причалам выстраивались автомобильные очереди длиной в 3–4 километра, на подходах к порту — грузовые поезда. На участки земли вокруг порта был особый спрос как на обеспеченные инженерной инфраструктурой.

В то время в рамках специализированной конференции, проходившей в Смольном, российские и немецкие транспортные специалисты сформировали пакет предложений по улучшению ситуации. К сожалению, они не нашли практического применения.

Сегодня состояние транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области можно назвать фактором, который сдерживает развитие региона.

Я разделяю взгляды заместителя генерального директора ОАО «Компания Усть-Луга» Александра Головизнина — транзитные грузопотоки приносят Санкт-Петербургу больше вреда, чем пользы. Городу нужно создавать возможности для переработки грузов, создавая тем самым добавленную стоимость. Она останется в городской казне и будет направлена на развитие инфраструктуры. Транзит должен следовать в обход городских территорий.



- Транзитные грузопотоки приносят Санкт-Петербургу больше вреда, чем пользы. Городу нужно создавать возможности для переработки грузов, создавая тем самым добавленную стоимость

Этот подход изложен в Стратегии развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, которая создана по заказу Комитета по транспортно-транзитной политике в 2007 году. Сейчас специалисты НИПИ ТРИТИ подготовили ее вторую редакцию. Именно в рамках мероприятий Стратегии правительство Петербурга предприняло меры для вывода за пределы городской черты складских мощностей, расположившихся в историческом центре. **тб**