

него идей. Надо, впрочем, понимать, что местные чиновники имеют весьма ограниченное влияние на судьбу портового комплекса, поскольку львиная доля функций по управлению этим хозяйством находится в руках федеральных министерств. Кроме того, чиновники, тем более на региональном уровне, едва ли могут повлиять на решения, принимаемые частным бизнесом.

ПО ГАМБУРГСКОМУ РАСЧЕТУ Изменение структуры грузопотоков в порту идет в русле стратегии: низкодходные и экологически непривлекательные грузы предполагается постепенно заменить высокодоходными и по возможности чистыми или хотя бы увеличить долю последних. «Фаворитами» являются ро-ро (накатная техника, например автомобили), рефрижераторные и контейнерные. Подобный выбор логичен: эти три сегмента растут во всем мире, а в России — так просто стремительно. Нарботки чиновников влияния на процесс перераспределения грузопотоков не оказывают, а просто отражают существующие тенденции. Но есть в документе интересное положение, которое уже напрямую относится к деятельности петербургской администрации и которое она вполне может реализовать. В современной транспортной индустрии в логистической цепочке с участием порта перевалка с борта или на борт судна является всего лишь одним из звеньев, «отвечающим» за относительно небольшую долю стоимости и прибыли. Основные доходы в порту, например в крупнейших в Европе Роттердаме и Гамбурге, формируются в сегменте дополнительных операций, выполняемых с грузами, — хранение, формирование партий, растарка-затарка контейнеров, дистрибуция товаров, их маркировка и прочее. По разным оценкам, в общей структуре доходов участников бизнеса услуги, не связанные непосредственно с тивидорной деятельностью, могут занимать более половины. По расчетам разработчиков стратегии, допдоходы от переработки одного контейнера увеличиваются в два-три раза по сравнению с его простой перевалкой.

В порту северной столицы картина иная. Переваленный груз направляется, как правило, сразу в Москву, где проходит таможенную очистку, расконсолидацию, формируется в партии и отправляется конечным получателям. Если говорить о контейнерах — а именно содержа-

щийся в них груз требует доопераций, доля таких «транзитных ящиков» составляет 80%. Подобная схема связана и с тем, что многие логистические цепочки так или иначе замкнуты на московские таможенные посты, а также с тем, что в Санкт-Петербурге рынок логистических услуг пока не сложился.

В общем, петербургские чиновники решили, что незачем старательно увеличивать грузооборот зажатого жилой застройкой порта, а вместо этого надо стимулировать строительство логистических комплексов, чтобы за счет хранения, растарки-затарки-сортировки и пр. на каждой тонне груза заработать как можно больше. Участники рынка, однако, находят эту идею спорной. Дмитрий Васильев, генеральный директор Arivist Logistics Overseas GmbH, работавший до февраля 2008 года представителем порта Гамбург в России, обращает внимание на таможненный аспект: БП СПб и склады за его территорией будут находиться в ведении двух разных таможен, что значительно усложнит процесс «таможенного оформления» груза. К тому же, считает господин Васильев, как правило, грузовладельцу или же транспортной компании нет нужды производить с товаром какие-то операции в северной столице, поскольку это можно легко сделать на собственном складе.



УГЛУБИТЬ И РАСШИРИТЬ

«Главной проблемой Бронки-Ломоносова является то, что до сих пор не ясно, кто и за счет каких средств будет углублять подходный канал. Действующие глубины не позволяют принимать современные крупнотоннажные суда, и без ясности по финансированию дноуглубительных работ ни один серьезный инвестор в этот проект не сунется, — говорит господин Безбородов. — Кроме того, ОАО „Российские железные дороги“ за свой счет едва ли будет строить ветку до грузовой станции. Да и договариваться с железнодорожной монополией об этом даже в случае ее заинтересованности сложно».

В Кронштадте своя история. В начале 2000-х годов финский оператор Containerships Oy решился на смелый шаг — построил на острове, связанном с большой землей только идущей по дамбе автомобильной дорогой, контейнерный терминал «Моби Дик». В последние годы «Моби Дик» рос в процентном отношении быстрее остальных терминалов и достиг серьезных объемов — 222 тыс. TEU по итогам 2007 года, однако у финнов возникли территориальные сложности с Росстроем, который отвечает за возведение дамбы. Широко освещавшийся конфликт с дележом земли и взаимными обвинениями едва не привел к остановке бизнеса финнов и был улажен только после того, как «Моби Дик» купила российская компания N-Trans. В настоящее время Росстрой и N-Trans окончательно согласовывают земельные вопросы, после чего и прояснятся перспективы на Котлине. Пока однозначно можно лишь утверждать, что со строительством КАД с острова можно будет вывозить несколько сот тысяч контейнеров в год, при этом грузовики будут выезжать за пределы Петербурга, минуя улично-дорожную сеть.

ПОРТ РАСТЕТ ВШИРЬ Если сложить две стратегемы — изменение номенклатуры и создание сектора с высокой добавленной стоимостью, а также учесть тот факт, что грузооборот будет расти, то становится очевидным, что без территориальной экспансии БП СПб никак не обойтись. Речь идет о строительстве как новых причалов, так и тыловых логистических терминалов. Для возведения морской инфраструктуры власти Санкт-Петербурга присмотрели пригороды — район между населенными пунктами Бронка и Ломоносов, а также остров Котлин, на котором расположен Кронштадт. Малонаселенная территория, значительные площади и близость к строящейся кольцевой автодороге (КАД) — преимущества этого проекта.

На территории в 400 га в Бронке-Ломоносове планируется создать полноценный портовый район по типу тех, которые расположены в самой северной столице. Предполагаемый грузооборот — 40 млн тонн и 1 млн TEU, а также несколько десятков тысяч единиц накатной техники. «Место для строительства порта и в самом деле подходящее: территории достаточно, вывозить груз удобно, а близость мегаполиса решает кадровую проблему», — уверен господин Васильев. Правда, пока Бронке-Ломоносову не везет на инвесторов. Один из них, ЗАО «Янтарь», в свое время

получил в управление участок, где собирался построить контейнерный терминал, но так ничего и не построил. В результате городское правительство склоняется к тому, чтобы не продлевать с ЗАО договор на аренду земли, истекающий в 2008 году. В начале этого года интерес проявил третий по обороту в мире морской контейнерный перевозчик швейцарская Mediterranean Shipping Company, однако конкретных шагов так и не последовало.

Также в 2008 году о своем участии в проекте объявил петербургский холдинг «Балтимор», «однофамилец» известного производителя продуктов питания, который взял в аренду до 2018 года имеющиеся в Ломоносове военные причалы с намерением построить еще 16 причалов, а также намыть 250 га тыловых площадей и сформировать, таким образом, универсальный перегрузочный комплекс. Собственно, «Балтимору» и предстоит реализовывать идею по возведению мощностей для перевалки ежегодно на 40 млн тонн.

Строительство тыловых терминалов, призванных превратить Петербург в Гамбург, предусмотрено отдельной концепцией, одобренной правительством северной столицы в апреле нынешнего года. Согласно документу, существующие и новые терминально-складские объекты к 2025 году будут сосредоточены в районе и за пределами КАД. Их площадь составит 5 млн 690 тыс. кв. м. При этом к 2015 году количество складов в черте города и в пределах КАД сократится вдвое, до 2 млн 550 тыс. кв. м. Доля портовых терминалов должна увеличиться с 318 га в 2010 году до 565 га к 2025 году. В рамках концепции за пределами города к 2010 году будет создано две-три логистические деревни, а к 2025 году их количество увеличится до пяти-шести.

Одним словом, уже через семь-восемь лет БП СПб при условии, что все частные и государственные проекты будут реализованы, превратится в высокотехнологичный порт, работающий преимущественно с дорожными грузами. От этой тенденции больше всего выиграет тот, кто вовремя и в нужном месте застолбит в «тылу» у стивидоров участок и построит на нем логистический комплекс. Скорее всего, самой популярной услугой такого комплекса окажется традиционное хранение контейнеров, а до более «высоких» форм логистики потребитель созреет разве что году к 2025-му. ■

OFFICE & RETAIL COLLECTION

www.colliers.ru



Our Knowledge is your Property



ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

ДОМ ПАРК КУЛЬТУРЫ

Новое строительство класса А
Шаговая доступность от ст. м. «Парк Культуры»
Первая линия домов на Садовом кольце
Архитектурный проект автора площади Европы, здания Академии наук и Андреевского моста академика Юрия Платонова
Панорамные виды города
Офисы от 400 до 5 500 кв. м
Двухуровневая подземная парковка

Готовность к отделке: I квартал 2009 г.



ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

ГОРОД СТОЛИЦ

Многофункциональный комплекс в Москва-Сити
Офисные помещения - 4-17 этажи
1-я очередь: II квартал 2008 г.
2-я очередь: II квартал 2009 г.



НОВОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ - ВЕРХНИЕ ЭТАЖИ

СЕВЕРНАЯ БАШНЯ

Бизнес-центр класса Премиум в ММДЦ «Москва-Сити»
ПОМЕЩЕНИЯ ГОТОВЫ К ОТДЕЛКЕ



ХИМКИ БИЗНЕС-ПАРК

Офисный комплекс класса А
Девелопер – IKEA, Генподрядчик – ЕНКА
1-я очередь: СДАНА ПОЛНОСТЬЮ
2-я очередь: II квартал 2008 г.



РИВЕР МОЛЛ

Третье транспортное кольцо, ул. Автозаводская, 16-18.
Общая площадь – 250 000 кв. м. GLA – 88 000 кв. м.
Гипермаркет, мультиплекс, развлекательный центр, гипермаркет бытовой техники, department store, 220 магазинов торговой галереи.
Рестораны с видом на Москву-реку. Парковка 3 уровня – 3 400 м/м.
Открытие: III квартал 2009 г.



ЗОЛОТОЙ ВАВИЛОН РОСТОКИНО

Общая площадь – 241 000 кв. м. GLA – 170 000 кв. м.
Наземная парковка - 7 500 м/м. Количество магазинов - 400.
Гипермаркет O'KEY, Media Markt, Киномакс, Castorama, Игромакс, Домовой, универмаг Stockmann, H&M, ZARA и др.
Открытие: лето 2009 г.

МОСКВА (7-495) 258 5151

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ (7-812) 718 3618