

38 → Но если для нефтяников это незначительно, то многие поставщики стройматериалов будут вытеснены с рынка из-за отсутствия альтернативных способов доставки», — уверен господин Бурмистров.

ГРУЗОТПРАВИТЕЛИ ПЕРЕХОДЯТ НА АВТОТРАНСПОРТ

В сложившейся ситуации грузоотправители вынуждены искать другие варианты перевозки своих грузов и переходить, например, на автотранспорт.

«Несомненно, между автомобильным и железнодорожным транспортом в последние годы наблюдается высокая межвидовая конкуренция, которая каждый год растет. Таким образом, в настоящий момент расстояние эффективной межвидовой конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом достигло 3 тыс. км, тогда как несколько лет назад это расстояние было на уровне 1,5 тыс. км», — рассуждает эксперт-аналитик отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМ Александр Слободяник.

По его данным, ОАО «РЖД» для сохранения и увеличения грузовой базы предлагает грузоотправителям различные услуги. «Например, появилась возможность перевозить грузы по графику с фиксированным временем отправления и прибытия составов, также грузоотправитель имеет право воспользоваться дополнительными транспортно-логистическими услугами, которые начинают развиваться на полигоне Октябрьской железной дороги», — резюмирует эксперт.

ОТ ДОРОГ К ПОРТАМ

С проблемой нехватки железнодорожной инфраструктуры сталкиваются и портовый комплекс Балтийского бассейна, поскольку в регионе отсутствует развитая система железнодорожных подходов к морским портам.

Так, к 2020 году дефицит провозной способности к морским портам может достигнуть 40 млн тонн, говорится в докладе «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года», разработанном ФГУП «Росморпорт».

Например, железнодорожный узел, обслуживающий Большой порт Санкт-Петербурга, проходит через город и доходит до припортовых станций Автovo и Новый Порт. При этом в планах по развитию обоих объектов есть явные противоречия: в то время как объем перевалки Большого порта к 2015 году, согласно прогнозам, вырастет до 50 млн тонн, объем перевозок грузов через железную дорогу к этому же периоду составит чуть меньше 30 млн тонн.

Аналогичным образом ситуация может сложиться и в порту Усть-Луга. Согласно прогнозу, к 2015 году перевалка грузов здесь увеличится до 77 млн тонн против 63 млн тонн, которые смогут перевозить железнодорожники. К 2020 году этот разрыв возрастает еще на 4 млн тонн.

РОСТ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

В то же время близость портов Балтийского бассейна к развитым регионам России и европейским странам позволяет занимать им первое в стране место по суммарному объему переваливаемых грузов. Эксперты считают, что Балтийский бассейн сохранит лидерство по перевалке и в перспективе до 2030 года.

По данным статистики, приведенной директором по развитию PortNews Надеждой Малышевой, грузооборот морских портов России за 2013 год увеличился на 3,9% по сравнению с 2012 годом и соста-

вил 589 млн тонн. Из них 215,8 млн тонн (+4,1%) перевалки пришлось на порты Балтийского бассейна. В том числе, грузооборот порта Усть-Луга вырос до 62,7 млн тонн (+33,8%), Большого порта Санкт-Петербург до 58 млн тонн (+0,3%), порта Высоцк — до 16,2 млн тонн (+18,5%), порта Калининград — до 13,7 млн тонн (+7,5%). В то же время сократился объем перевалки грузов в порту Приморск — до 63,8 млн тонн (–14,6%).

В Балтийском бассейне, к которому относятся Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Высоцк, Выборг, Усть-Луга, Калининград и Пассажирский порт Санкт-Петербург, наметилась тенденция по простроу объемных показателей за счет строительства новых и реконструкции действующих мощностей, а также активизации стивидорной деятельности. При этом стоит отметить, что, например, крупнейший порт Балтийского бассейна, Большой порт Санкт-Петербург, со всех сторон ограничен городскими постройками и магистралями, поэтому не имеет возможности расширять свою территорию: развитие идет за счет аванпортов (Бронка, Ломоносов, остров Котлин).

Стоит отметить, что порты Балтийского бассейна задействованы примерно на 65%. Достаточно высокий процент незадействованных мощностей зафиксирован в порту Усть-Луга (48,2%), Приморск (30,7%), Большой порт Санкт-Петербург (30,5%).

Надежда Малышева из PortNews подчеркивает также, что скорость оформления грузов остается одной из основных проблем российских портов. Минтранс проллобировал введение в морских портах бескомиссионной схемы оформления морских судов с тем, чтобы сроки оформления судна и груза стали минимальными. Но не во всех портах эта схема работает в полном объеме, зачастую препятствия исходят от пограничных служб, которые затягивают бюрократические процедуры. «На терминале „Петролеспорт“ в Санкт-Петербурге средняя скорость оформления контейнера уже снижена до 4,3 дня. Несколько лет назад контейнеры в российских портах задерживались на 15 суток, сегодня средний показатель по России 7–8 суток. К 2017 году Минтранс ставит задачу сократить этот срок до 1,5–2 суток», — добавляет эксперт.

ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ

Эксперты подчеркивают, что российские порты сильно отстают от общемирового уровня контейнеризации. Сейчас в мире около 60% грузов перевозятся в контейнерах, в России — около 12%. С начала 1990-х годов, когда эта отрасль перевозок стала активно развиваться, в России не выделялось средств на производство контейнеров, строительство терминалов, способных работать с контейнерами больших объемов. Плохо сказались на отрасли нехватка перегрузочных мощностей на железных дорогах, а также нестабильность перевозок.

В связи с законодательными ограничениями и рядом других факторов немногие частные инвесторы готовы вкладывать свои средства в развитие этого направления бизнеса. На сегодняшний день контейнерные перевозки в стране контролируют две компании — Fesco и «Н-Транс». Обе занимают 80–85% рынка и реализуют несколько крупных проектов на рынке Петербурга и Ленобласти. Обе осуществляют здесь проекты, связанные со стро-

ительством и модернизацией инфраструктуры для контейнерной перевалки.

В частности, Национальная контейнерная компания (НKK) (дочерняя структура Fesco) строит Балтийский контейнерный терминал в Усть-Луге (стоимостью \$350 млн) и управляет Первым контейнерным терминалом (ПКТ) в Петербурге. В планы НKK входит контроль над 40% от всего контейнерного потока России.

Компания «Н-Транс» управляет контейнерными терминалами «Петролеспорт» и «Моби Дик» в порту Санкт-Петербург.

Эксперты прогнозируют, что к 2030 году рост перевалки грузов в контейнерах в Балтийском бассейне увеличится примерно в три раза. Сейчас доля перевалки бассейна составляет около 70% от общероссийского. В основном контейнеры переваливает порт Санкт-Петербург, в котором также развивается контейнерный терминал ОАО «Петролеспорт», контейнерный терминал ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург». Строящиеся сейчас перегрузочный комплекс (ММПК) Бронка и порт Усть-Луга будут включать контейнерные терминалы.

ПЕРСПЕКТИВЫ БАЛТИЙСКОГО БАСЕЙНА

Порты Балтийского бассейна сейчас конкурируют с портами соседних государств. Однако за последние годы наметилась положительная тенденция при перераспределении грузопотоков в сторону России. Если в 2002 году около 25% российских экспортных грузов перегружалось через прибалтийские порты, то к 2011 году этот показатель снизился наполовину. Основную роль здесь сыграло строительство и развитие новых портов, таких как Усть-Луга, Приморск и Высоцк, а также стратегия перевода экспорта стратегических грузов (нефти и нефтепродуктов) в российские порты.

По оценке ФГУП «Росморпорт», мощности портов Балтийского бассейна к 2020 году увеличатся с действующих 292,2 млн тонн до 488,9 млн тонн (базовый сценарий) или на 536,3 млн тонн (экспертный сценарий), то есть на 67–84% соответственно. По сути, в перспективе порты Балтики могут столкнуться с избыточными мощностями, поскольку практически все в своих стратегиях развития рассчитывают на одинаковые рынки.

Наибольшее развитие ожидается у порта Усть-Луга, где после строительства комплекса по перевалке нефти, комплекса по перевалке нефтепродуктов и контейнерного терминала объем погрузки будет составлять около 64 млн тонн в год.

«Основное развитие регионального портового комплекса идет за счет порта Усть-Луга, который по своему географическому положению и по наличию значительных глубин на акватории порта способен к переработке и отправке на экспорт колоссальных объемов российских сырьевых грузов», — говорит Надежда Малышева из PortNews.

Порт Санкт-Петербург в перспективе увеличит свои мощности за счет создания многофункционального морского перегрузочного комплекса Бронка (27,6 млн тонн в год), а также строительства контейнерного терминала (13,2 млн тонн). Порт Приморск будет расти за счет строительства терминалов для перевалки контейнеров, металлов, ЖРС, минеральных удобрений и нефтепродуктов (43 млн тонн). ■

36 → ОЛЕГ ЧИХЛАДЗЕ, управляющий директор «БКС Брокер»:

— Полагаю, что на Петербургском экономическом форуме целесообразно было бы активизировать дискуссию по поводу соблюдения прав миноритариев в России. Мы, как и прежде, выделяем в качестве основного тормоза развития отечественного фондового рынка несоблюдение прав миноритарных акционеров. Многие нормы обходятся или не соблюдаются или за их нарушение не предусмотрена ответственность для бенефициара, релевантная наносимому ущербу для миноритариев. На наш взгляд, недооценка отечественного рынка в первую очередь связана с этим. Замедление экономики и ухудшение отношения со стороны внешнеполитических оппонентов, на мой взгляд, менее значимы.

ВИКТОР ОСОКИН, председатель совета директоров O2 Development:

— В первую очередь обсуждения требуют события на юго-востоке Украины и присоединение Крыма к России. Однако в силу того, что в этом году среди участников форума мы недосчитаемся гостей из ЕС и США — около 30% аудитории, то дискуссия, возможно, окажется несколько однобокой. Тем не менее тема будет чрезвычайно актуальной для российских участников в разрезе восстановления и улучшения инвестиционного климата, управления рисками и стратегического планирования.

АНДРЕЙ КОСАРЕВ, генеральный директор Colliers International в Санкт-Петербурге:

— На мой взгляд, главных экономических событий всего два. Первое — макроэкономическое — это очевидный переход экономики России в фазу стагнации. Крайне необходимым будет выработать действенные меры по возобновлению экономического роста. Второе — политически окрашенное — снижение доверия иностранного бизнеса к России. В свете изменившихся геополитических реалий уже сейчас необходимо обсудить, как минимизировать возможные потери от сокращения контрактов и инвестиций со стороны западных компаний, диапазон деятельности которых в России достаточно широк. Это ритейлеры, девелоперы, банки, инвестиционные фонды... Их присутствие настолько ощутимо как для рынка недвижимости, так и для экономики в целом, что уход лишь нескольких из них или же приостановка инвестиций может привести к крайне негативным последствиям. Выработка действенных мер для решения этих вопросов — это и есть мое пожелание к участникам ПМЭФ-2014!

БОРИС МОШЕНСКИЙ, генеральный директор Maris в ассоциации с CBRE.

— Обсудить на ПМЭФ необходимо ту рецессию и стагнацию, которая (и без украинских событий) сейчас присутствует в экономике нашей страны, и поэтому хотелось бы услышать о перспективах и мерах, которые необходимо принять для изменения этой ситуации. → 54