логистика и транспорт

Время для перезагрузки

—тенденции—

с 9

для строительства олимпийских объектов на юге России наблюдается снижение грузовой базы и растет профицит подвижного состава, что привело к ужесточению конкуренции среди операторов,— заявил „Ъ“ директор ростовского филиала ОАО „ПГК “ Вадим Жуков.— Поскольку более 20% от всего объема олимпийских грузов, перевезенных по железной дороге, было доставлено нашими вагонами, ростовский филиал компании в начале года ощутил снижение объемов погрузки. В этом году мы продолжим активно развивать одно из основных направлений грузопотока филиала — перевозку угля для нужд энергетиков Ростовской области. По результатам первого квартала 2014 года мы достигли увеличения объемов транспортировки этого груза за счет заключения долгосрочных контрактов на поставку угля между Новочеркасской ГРЭС и нашими стратегическими партнерами — ООО «ЮжТранс», ОАО «Донуголь», ООО «Кингкоул».

ВИКТОР КОРОЛЬКОВ

Перспективы рынка грузоперевозок во второй половине года участники рынка оценивают достаточно оптимистично

Новое место

Операторы рынка единодушны во мнении, что следующим после Олимпиады в Сочи толчком для роста грузоперевозок в южной части России станет присоединение Крыма. «В тех отраслях логистики, где мы задействованы, а это, в первую очередь, перевозки и логистическая обработка строительных материалов, продуктов питания, товаров для дома, мы не заметили каких-либо изменений в связи с ситуацией вокруг Украины,— сообщил генеральный директор ООО «Северо-Кавказское логистическое предприятие» Виктор Халын.— Дело в том, что практически все наши клиенты, в том числе зарубежные, имеют собственные производства на территории России. В перспективе политические факторы могут притормозить реализацию отдельных проектов иностранных инвесторов в Ростовской области, которые предпочтут дождаться стабилизации обстановки. Что же касается грузоперевозок на крымском направлении, то пока наши клиенты еще не начали активизировать работу на нем, однако разговоры об этом уже пошли».

«Перевозки грузов назначением на станции Крымской железной дороги активно развиваются,— добавил Вадим Жуков из ПГК.— Грузоотправители часто интересуются стоимостью и возможностью организации таких перевозок в вагонах ПГК. В апреле-мае нами было отгружено 146 полувагонов с энергетическим углем в адрес ПАО «Крымский содовый завод», осуществлены перевозки в крытых вагонах, цементовозах и на платформах». Согласно пресс-релизу компании, выпущенному 23 июня, в мае ПГК запустила новый железнодорожный маршрут через паромную переправу в порту Кавказ для доставки угля на полуостров. В общей сложности компания перевезла в мае нынешнего года на 25% больше угля, чем в мае 2013-го, причем экспортные перевозки угля выросли в полтора раза.

«Коммерческие организации Крыма остались без экономических связей с Украиной и вынуждены выстраивать новые направления, прежде всего через Краснодарский край и Ростовскую область,— рассуждает Сергей Левушкан из ООО «Рустранслогистик».— За первое полугодие нынешнего года грузооборот с Украиной сократился в разы, и снижение его объемов продолжится, особенно в свете того, что украинское руководство рассматривает возможность разрыва дипломатических связей с Россией и прекращения торговли с нами. Однако на общем состоянии рынка это не скажется, так как грузооборот с Украиной перераспределится на другие направления, в первую очередь — на Белоруссию и страны Балтии. Тем не менее, даже если не будет полного закрытия границ между Россией и Украиной, компании будут нести издержки из-за простоя при прохождении пограничного контроля, а также из-за падения объемов перевозок вследствие экономической стагнации в восточных областях Украины. Возможно сокращение грузоперевозок с Европой, но это зависит от политических решений Евросоюза и жесткости санкций в отношении российских компаний».

По прогнозам группы НМТП, события на Украине могут повлиять на объемы перевалки таких грузов, как черные металлы, минеральные удобрения и железорудное сырье, значительная часть которых ранее обрабатывалась в украинских портах. «Сейчас они могут вернуться в Россию, и мы должны предоставить максимально комфортные условия для их обработки»,— заявили в пресс-службе группы.

Дайте дорогу

Перевозчики рассчитывают, что федеральная целевая программа развития Крыма и Севастополя, которая сейчас находится в разработке, положительно скажется на транспортной инфраструктуре южных регионов России. По крайней мере, стенограмма заседания правительства, посвященного социально-экономическому развитию полуострова до 2020 года, содержит слова премьер-министра Дмитрия Медведева о том, что Крыму требуется значительное расширение существующих транспортных коридоров в другие регионы страны. Согласно стенограмме, самыми крупными проектами такого рода в рамках ФЦП станут строительство перехода через Керченский пролив и реконструкция аэропортов. Также программа предусматривает «строительство трасс федерального значения, региональных автодорог в Крыму в целом и в Севастополе и железных дорог тоже». В общей сложности в развитие транспортной инфраструктуры Крыма и Севастополя будет вложено около 400 млн руб.

В середине июля Ассоциация автомобильных перевозчиков Республики Крым добилась снижения расценок на перевозку грузового транспорта паромом из Новороссийска в Феодосию, сообщило агентство «Крыминформ».

«Возросший товарооборот с Крымом потребует строительства новых мостов, развития морских грузоперевозок и реконструкции подъездных путей, строительства логистических центров прежде всего в Краснодарском крае»,— говорит Сергей Левушкан.

В то же время на направлениях со сравнительно короткими дистанциями перевозок в последнее время обостряется конкуренция между разными видами транспорта, и часть игроков ждут в этой ситуации помощи от государства. «Сегодня государство весьма лояльно относится к организации грузовых автомобильных перевозок,— приводит пример Вадим Жуков.— Автомобилисты не платят за пользование инфраструктурой, зачастую пользуются льготными формами налогообложения, что ставит нас в неравные рыночные условия. Если раньше мы конкурировали с автомобилями на расстояниях более 200–250 км, то сегодня большегрузные фуры весьма уверенно участвуют в перевозках на тысячу и более километров. Это ведет к ухудшению состояния автодорог и росту аварийности». По мнению господина Жукова, экономика нуждается в равномерном развитии всех видов грузоперевозок, поэтому государству стоит выстроить соответствующую политику в отношении контроля роста перевозок автомобильным транспортом.

Сергей Ухабов

С формулой спокойнее

—стратегия—

Одним из факторов, сдерживающих развитие государственно-частного партнерства в железнодорожной отрасли, является отсутствие таких его форм, которые обеспечили бы частному инвестору нормальную доходность и оптимальное распределение рисков. Однако сделать механизм взаимодействия государства и частных компаний прозрачнее можно.

ОЛЕГ ХАРСЕЕВ

Пока в России проекты ГЧП на железнодорожной инфраструктуре либо находятся на стадии инициации и разработки, либо представляют собой квази-ГЧП

Интерес с ограничениями

Государство предлагает использовать несколько механизмов ГЧП: совместное финансирование с участием средств Инвестиционного фонда РФ, государственно-частное партнерство (ГЧП) при реализации проектов, имеющих общегосударственное значение, в рамках федеральных целевых программ. Одной из форм ГЧП, уже описанной законодательно, является концессия. Она регулируется законом «О концессионных соглашениях».

Чуть позже других придуман контракт жизненного цикла (КЖЦ), когда в рамках одного соглашения объединены стадии проектирования, строительства и последующего содержания объекта. При этом финансирование строительства и эксплуатации полностью или частично осуществляется за счет средств инвестора, получающего доход в виде платежей из соответствующего бюджета после ввода объекта в эксплуатацию.

По словам директора департамента исследований и организационно-аналитической деятельности Центра развития ГЧП Максима Ткаченко, пока в России проекты ГЧП на железнодорожной инфраструктуре либо находятся на стадии инициации и разработки, либо представляют собой квази-ГЧП, если участие частного инвестора незначительно либо не привязано к последующей эксплуатации объекта инфраструктуры. Он отмечает отсутствие организационно-правовых форм ГЧП, которые в полной мере обеспечивали бы частному инвестору нормальную доходность и оптимальное распределение рисков.

«Один из возможных вариантов решения проблемы — наделение ОАО РЖД полномочиями публичного партнера или создание специализированной компании, которая выполнит эти функции. Тем не менее для реализации такого подхода необходимо также решить ряд законодательных проблем»,— говорит Максим Ткаченко.

Председатель совета директоров ООО «Транспроект» Виталий Максимов говорит, что перспективными проектами являются искусственные сооружения, такие как железнодорожный мост через реку Лена в районе Якутска (второй этап после строительства автодорожного моста), автомобильный и железнодорожный мост через Керченский пролив и железнодорожный мост через Амур, который соединит Нижнеленинское в Еврейской автономной области и Тунцзян в КНР.

«Сейчас реализовать проект ГЧП могут в основном компании, у которых уже есть серьезнейший административный ресурс. Не потому, что специально вставляются палки в колеса, а потому, что ГЧП в России — вещь относительно новая и процессы не налажены»,— отметил Егор Двинянин.

Эксперты предлагают сделать более прозрачными механизмы ГЧП, поскольку любой объект или магистраль индивидуальны и схема распределения рисков каждый раз выстраивается исходя из конкретных параметров проекта, в том числе с учетом статуса частного партнера.

«Необходим обмен опытом между всеми участниками. Между чиновниками, потому что сейчас некоторые регионы уже накопили определенный опыт, а другие еще и не думали о ГЧП. Внутри бизнес-сообщества и, естественно, между государством и предпринимателями. Наконец, необходим общественный контроль, чтобы население знало, что строится, какую долю средств предоставляет государство»,— предлагает Егор Двинянин.

Однако, по оценке Виталия Максимова, законодательно механизм ГЧП вполне обеспечен как на федеральном уровне, так и в субъектах РФ, на муниципальном уровне, и нуждается лишь в совершенствовании.

«Региональные законы об участии в ГЧП имеют 70 из 83 субъектов РФ,— заявил он „Ъ“.— Многие из них сейчас используются в реальных проектах, в создании реальной инфраструктуры, за которой стоят реальные частные инвестиции, реальные рабочие места и реальный социально-экономический вклад в экономику региона. Речь может идти только об эволюционном процессе совершенствования механизма».

Юрист ART DE LEX Law Firm Кирилл Дозматов полагает, что изменить сложившуюся ситуацию сможет принятие закона «Об основах государственно-частного партнерства в РФ», поскольку исполнительная власть рассматривает привлечение инвесторов в неразрывной связи с развитием конкуренции на железнодорожном транспорте.

«В апреле правительством утвержден План мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте,— напомнил эксперт.— Он предполагает расширение возможностей привлечения средств частных инвесторов в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».

В ОАО РЖД уверены, что инвесторы уже готовы вкладывать средства в развитие инфраструктуры. Начальник департамента инвестиционной деятельности ОАО РЖД Дмитрий Мухин говорит, что, учитывая крайнюю сложность инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта, целесообразно говорить об оптимальных подходах к организации взаимодействия с потенциальными инвесторами в зависимости от характеристик объекта.

«На отдельных участках с коротким перевозочным плечом, характеризующихся наличием ограничений пропускной способности, может быть целесообразным создание специализированных проектных компаний, в том числе в форме совместных предприятий с якорными грузоотправителями.— считает представитель холдинга.— Такой же метод подходит для строительства объектов, обеспечивающих независимый поток доходов. Например, отдельные вновь строящиеся приграничные и предпортовые станции, погранпереходы и железнодорожные пункты пропуска».

Специальные компании в этом случае выступят заказчиками и организаторами проектных работ и строительства железнодорожной инфраструктуры, в том числе их финансирования. А после окончания строительства могут осуществлять ее эксплуатацию. Размер и форма участия ОАО РЖД в капитале такой компании будут согласовываться в каждом отдельном случае с учетом характеристик проекта.

«Принципиальное значение приобретает возможность установления экономически обоснованного локального тарифа за пользование инфраструктурой для сохранения рентабельности на уровне, позволяющем достичь окупаемости инвестиций в приемлемые сроки»,— говорит Дмитрий Мухин.

Идея хорошая, но остается проблема. Отсутствует порядок создания специальной проектной компании с особым юридическим статусом и правоспособностью. Есть ограничения в части в ее реорганизации, ликвидации и банкротства. Прорывом, полагают в РЖД, стало принятие в декабре 2013 года закона, который вводит такую организационно-правовую форму, как специализированное общество проектного финансирования.

Привлечь в развитие инфраструктуры средства крупных грузоотправителей, по мнению Дмитрия Мухина, возможно с помощью долгосрочных договоров «вези-или-плати». Грузовладелец как бы авансирует инвестиционные затраты на усиление инфраструктуры.

«Инвестор должен получить гарантии первоочередного обеспечения его потребностей перевозочными мощностями,— отметил представитель РЖД.— Однако широкое внедрение данной формы взаимоотношений требует не только законодательного утверждения, но и внесения исключений в условия публичного характера договора перевозки железнодорожным транспортом. Они не должны распространяться на объем перевозочных мощностей, созданный в рамках данного соглашения».

Мария Штаева

Южные порты ищут резервы

—стратегия—

с 9

в том числе контейнеров, железорудного сырья, угля, металлов, серы и зерна. Ряд коммерческих компаний уже подтвердил свою заинтересованность в реализации проекта. Свою готовность вкладывать средства в портовую инфраструктуру выразили такие крупные холдинги, как «Еврохим», «Уралкалий», «Металлоинвест», «Кузбассразрезуголь», «Объединенная зерновая компания», «Газпром экспорт» и др. В свете последних политических событий вопрос участия европейских инвесторов, ранее заявлявших о своей заинтересованности, остается открытым. Тем не менее эксперты прогнозируют, что зарубежные компании (не обязательно из Европы) в список инвесторов все же войдут.

Изначально планировалось, что доля бюджетных средств в общей сумме инвестиций составит почти 51%. На данный момент из запланированных 115,5 млрд руб. в бюджете на эти цели есть только 76 млрд. Оставшиеся 40 млрд государство планирует привлечь из внебюджетных источников по модели государственно-частного партнерства. Министр транспорта России Максим Соколов поясняет, что частные инвестиции будут направлены на создание мощностей самих инвесторов по перегрузке терминальных комплексов. Независимые эксперты считают такие ожидания государства вполне обоснованными. «Такой качественный проект может найти инвестора даже без участия государства»,— отмечает председатель совета директоров корпорации «АЕОН» (частная международная инвестиционная группа) Роман Троценко.

Стоит добавить, что планы по строительству порта едва не нарушили политическая ситуация и связанные с ней экономические проблемы. Весной в правительстве обсуждалась идея о заморозке таманского проекта и перебрасывании предусмотренных для его реализации бюджетных средств на модернизацию портов Крыма. Сегодня вопрос о финансировании крымских портов за счет возможной экономии на таманском проекте еще актуален, но о заморозке строительства порта Тамань речи уже не идет.

Самое проблемное направление

О том, что портовые мощности Крыма нуждаются в реконструкции, говорилось еще в то время, когда полуостров входил в состав Украины. В силу устаревшей инфраструктуры грузооборот крымских портов ежегодно сокращался. В первом квартале 2014 года портами Крыма перевалено 2,1 млн т грузов, в том числе: 1,62 млн т экспортных грузов (+17,8% к первому кварталу 2013 года), импортных — 0,05 млн т (–11,1%), транзитных — 0,38 млн т (–70,3%), каботажных — 0,02 млн т (–90%). Это на 28,1% ниже, чем в аналогичный период 2013 года. «Нельзя сказать, будто раньше власти Крыма не понимали, что наши порты устарели, требуют вложений и модернизации. Шла постоянная работа по поиску инвесторов как под строительство чисто торговой инфраструктуры, так и под создание условий для прихода крупнейших круизных компаний. Было немало хороших проектов, которые могли быть реализованы технически, но экономического базиса для их окупаемости не было»,— комментирует председатель крымского регионального отделения ООО «Деловая Россия» Алексей Гринцевич.

В июле Минтранс РФ озвучил перечень объектов морской инфраструктуры, которые должны быть включены в объединенную схему территориального планирования Крыма и Севастополя. В список входят три крымских порта — Керчь, Ялта и Евпатория. В порту Керчь планируется построить вторую паромную аппарель (устройство для заезда автомашин на судно) для грузовых перевозок, провести дноуглубительные работы в районе поселка Жуковка и реконструкцию терминала по перевалке сжиженного углеводородного газа.

В порту Ялта (в районе поселка Массандра), а также в Евпатории на территории грузового района озера Донузлав Минтранс РФ рекомендует реконструировать терминалы по перевалке насыпных грузов. Планов развития грузовой инфраструктуры портов Феодосия и Севастополь пока нет.

Объемы и источники финансирования мероприятий находятся в стадии обсуждения. Эксперты полагают, что у крымских портов существует шанс привлечь серьезные суммы из внебюджетных источников. «Сейчас разрабатываются и обсуждаются несколько вариантов закона о создании ОЭЗ на территории Республики Крым и города Севастополь. В одном из них ключевое место будет отведено развитию портов и судоходства одновременно с разрешением ввоза товаров иностранного производства без уплаты таможенных пошлин, переработки на территории Крыма и дальнейшего вывоза на внутренний рынок Таможенного союза. Если данный вариант закона будет принят, тогда появятся и реальные перспективы найти инвестора для модернизации наших портов: в Феодосии, Керчи, Севастополе, Евпатории. Масштаб проектов уже будет зависеть от имеющихся средств и перспектив развития в Крыму торгового хаба»,— отмечает Алексей Гринцевич.

ГЛЕБ ЩЕЛКУНОВ

В текущем году список южных портов пополнился крымскими морскими терминалами

По мнению экспертов, реализация крупных инвестиционных проектов в рамках ФЦП и модернизация существующих мощностей южнороссийских портов должны создать к 2030 году необходимые резервы обеспечения планового грузооборота в Азово-Черноморском бассейне в объеме свыше 400 млн т в год.

Лариса Никитина