

# ЩЕБЕНЬ КАТИТСЯ ПОД ОТКОС

**ПОТРЕБЛЕНИЕ ЩЕБНЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ И ЛЕНОБЛАСТИ В ПРОШЛОМ ГОДУ УПАЛО ПОЧТИ НА ТРЕТЬ. УМЕНЬШЕНИЕ СПРОСА ЗАСТАВЛЯЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ СБАВЛЯТЬ ОБОРОТЫ И ИСКАТЬ ПУТИ СНИЖЕНИЯ КОНЕЧНОЙ ЦЕНЫ МАТЕРИАЛА. ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ — ЧЕРЕЗ ПЕРЕСМОТР ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ, ДОЛЯ КОТОРОЙ В КОНЕЧНОЙ ЦЕНЕ МАТЕРИАЛА НЕУКЛОННО РАСТЕТ.** МАРИНА КОСТЮКЕВИЧ

В прошлом году объем потребления щебня в двух регионах составил около 14 млн куб. м, то есть около 9% от общероссийского объема. По информации из различных источников, падение потребления щебня в Ленобласти в 2015 году дошло до 30%. По оценкам генерального директора ООО «ГС-Эксперт» Алексея Семенова, в прошлом году спрос на щебень сократился на 12–13%.

В то же время генеральный директор аналитического агентства «Амикрон-консалтинг» Ольга Киюцина рассказала о падении потребления щебня в регионе почти на 30% за прошлый год. Хуже, по ее словам, ситуация была только в 2009 году. Причина катастрофического уменьшения показателей — сокращение финансирования инфраструктурных проектов и дорожного строительства.

Естественно, падение спроса на щебень вызвало и снижение объемов его производства. И тут следует понимать, что Ленобласть традиционно «профицитный» регион, где объемы производства щебня превышают объемы его потребления. По разным экспертным оценкам, в регионе в прошлом году было произведено от 14,8 до 16 млн куб. м щебня против примерно 19 млн куб. м в 2014 году, когда, по данным «Амикрон-консалтинг», были достигнуты максимальные объемы производства этого материала за последние десять лет.

В целом, по замечанию специалиста ООО «ГС-Эксперт», в прошлом году на долю региона пришлось около 48% от объема производства щебня в СЗФО и около 10,5% от объема в РФ.

«60–70% потребления щебня в регионе приходится на дорожное строительство и ремонт, 25–30% — на производителей бетона и ЖБИ. Потребности железной дороги оцениваются нами примерно в 3–5% от суммарного сбыта, причем в 2014–2015 годах эта доля снижалась», — отметил руководитель «Амикрон-консалтинг».

**ЛЕНОБЛАСТЬ МЕТИТ НА МЕСТО УКРАИНЫ** Примерно 81–83% поставок щебня на рынок Петербурга и области осуществляют местные производители, подчеркнул Алексей Семенов. Остальное везут в основном из Карелии и в незначительных объемах (менее 0,5% от объема потребления в регионе) из Белоруссии и Украины, а также из Финляндии и Норвегии. По данным «Амикрон-консалтинг», из других регионов в прошлом году было ввезено 1, 2 млн куб. м щебня, вывезено из Ленобласти — 4,3 млн куб. м.

Из-за своей малой доли фактическая остановка импорта более дешевого щебня из Украины во втором полугодии 2015 года (по причине ряда ограничительных

действий российских властей) никак не затронула рынок Ленобласти и Петербурга, в отличие от ЦФО, где он занимал около 40% от всего объема.

По мнению представителя ООО «ГС-Эксперт», сложившаяся ситуация может сыграть на руку российским производителям, в том числе и предприятиям Ленобласти, которые в состоянии занять часть рынка ЦФО, в частности Москвы и области.

Однако его коллега из «Амикрон-консалтинг» предполагает, что завоевать московский рынок производителям Ленобласти будет сложно из-за проблем с логистикой. Железнодорожный транспортный поток между Москвой и Санкт-Петербургом перегружен, а для увеличения поставок водным транспортом нужны большие инвестиции в инфраструктуру, которые в нынешних условиях маловероятны.

## ПРОИЗВОДИТЕЛИ ТЕРЯЮТ ОБЪЕМЫ

Крупнейшим игроком на рынке Петербурга и области считается компания «ЛСР. Базовые материалы». По оценкам ООО «ГС-Эксперт», ее доля на региональном рынке в 2014 году составляла около 28%. На втором месте — «Возрождение-Негруд» с 12%, далее — УК «Техностром» и «Ленстройкомплектация» с 10–11%. Как подчеркнул Алексей Семенов, доли остальных игроков не превышают 5–6%.

Коммерческий директор «ЛСР. Базовые материалы — Северо-Запад» Сергей Неродный сообщил, что объем реализации щебня компании в 2015 году снизился по отношению к 2014 году. «Связано это с эффектом высокой сравнительной базы, когда в 2014 году было много заказов материалов на крупные инфраструктурные проекты, находящиеся в стадии активной реализации», — рассказал менеджер, правда, не уточнив, насколько снизились показатели.

Он подчеркнул, что для всех производителей прошедший год характеризовался наличием больших складских запасов, сокращением производственных мощностей. При этом некоторые строительные компании, стремясь сокращать издержки, приступили к разработке собственных карьеров.

Констатировал снижение объемов и генеральный директор ЗАО «Техностром» Валерий Серов. При этом он указал на рост издержек производства в пределах 10%. Руководитель выделил возникшие из-за роста курса евро проблемы с закупкой зарубежного оборудования, цена на которое выросла в два раза. «Сопоставимых по характеристикам отечественных аналогов зачастую просто нет», — отметил он.

С крупнейшими отправителями щебня Ленобласти, в том числе с «ЛСР. Базовые материалы — Северо-Запад», пролонгировал на 2016 год договоры петербургский филиал АО «Первая грузовая компания» (ПГК). По словам его директора Павла Ситало, это позволяет планировать объем погрузки щебня на уровне 2014–2015 годов — 1,5 млн тонн.

## ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РЕЛЬСЫ

Логистика поставок щебня за последнее десятилетие претерпела большие изменения. Если в 2007 году по железной дороге отгружалось свыше 70% произведенного в Ленобласти щебня, то в последние три года эта доля составляла в среднем 40%.

«Минимальные показатели были достигнуты в 2014 году — 36%, — проанализировала ситуацию руководитель «Амикрон-консалтинг» Ольга Киюцина. — По итогам 2015 года доля железной дороги в отгрузке местных поставщиков вновь выросла — до 43%».

Причиной тому стали, с одной стороны, рост отгрузки в Московский регион на фоне снижения импорта украинского щебня, с другой — ужесточение требований к перевозкам грузов автотранспортом, в связи с чем поставки автотранспортом стали менее выгодными.

Доля водного транспорта в логистике щебня в регионе, по оценке ООО «ГС-Эксперт», составляет 7–8%. Автоперевозки занимают чуть более 50%.

Президент ассоциации «Грузавто-транс» Владимир Матягин утверждает, что ценообразование на рынке автоперевозок десятилетиями формируется с нарушением закона — с учетом перевозок с перегрузом.

«Объемы перевозимого груза одним автомобилем составляют 150, а то и 200% от нормы. Грубо говоря, в одной машине перевозится щебень, рассчитанный по норме на две-три машины. Отсюда и более низкие тарифы», — разъяснил господин Матягин.

Устранить нарушения призван 248-ФЗ, вступивший в силу в июле 2015 года и предусматривающий ответственность грузоотправителя (карьер, предприятия, заводы) за перевес. Однако, по словам Владимира Матягина, действия закона хватило лишь на несколько месяцев, пока его исполнение контролировали соответствующие органы.

«Перевозчики стали меньше возить с перегрузом. Конечно, цены на транспортировку сразу повысились на 60–90%. Но уже в ноябре-декабре с ослаблением контролирующими мероприятиями на дорогах все вернулось на круги своя. И перегруз, и более низкие цены», — рассказал господин Матягин.



АЛЕКСАНДР ЯКОВЛЕВ

**ЛОГИСТИКА ПСТАВОК ЩЕБНЯ ЗА ПОСЛЕДНЕЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ ПРЕТЕРПЕЛА БОЛЬШИЕ ИЗМЕНЕНИЯ. ЕСЛИ В 2007 ГОДУ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ОТГРУЖАЛОСЬ СВЫШЕ 70% ПРОИЗВЕДЕННОГО В ЛЕНОБЛАСТИ ЩЕБНЯ, ТО В ПОСЛЕДНИЕ ТРИ ГОДА ЭТА ДОЛЯ СОСТАВЛЯЛА В СРЕДНЕМ 40%**

## ЦЕНЫ ПАДАЮТ, НО ГОТОВЫ ВЫРАСТИ

По итогам прошлого года, по информации ООО «ГС-Эксперт», средняя цена приобретения щебня в РФ снизилась из-за падения спроса на 1,8% по сравнению с 2014 годом. И несмотря на это, эксперт-аналитик отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Дмитрий Нарезный не исключает того, что в 2016 году цена на материал может вырасти. Причина — в уходе с рынка более дешевого украинского щебня.

«Кроме того, важным фактором динамики цен может стать увеличение ставок операторов на предоставление подвижного состава, в результате чего вырастут транспортные расходы грузоотправителей, которые они будут компенсировать за счет увеличения конечной цены на продукцию», — предполагает представитель ИПЕМ.

Директор регионального филиала АО «ПГК» Павел Ситало уверен, что если инфраструктурная составляющая будет и дальше расти, то грузоотправители будут вынуждены рассматривать возможность доставки щебня автотранспортом, что особенно актуально при транспортировке щебня на короткие расстояния, до 500 км.

В целом же прогнозы по рынку щебня неутешительны. Причин для роста объемов его потребления и производства в 2016 году в условиях экономического кризиса эксперты не видят. Генеральный директор ООО «ГС-Эксперт» Алексей Семенов предсказывает даже падение на 10–12% по отношению к показателям 2015 года. ■