

«ГЛАВНОЕ В РАБОТЕ — СОЗИДАНИЕ»

КАКИЕ СЕГМЕНТЫ РАСТУТ В ЛОГИСТИЧЕСКОМ БИЗНЕСЕ, ОТ ЧЕГО ЗАВИСИТ РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ И ЧЕГО НЕ ХВАТАЕТ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СТАТУСА НИЖНЕГО НОВГОРОДА КАК ТОРГОВОЙ СТОЛИЦЫ РОССИИ, РАССКАЗЫВАЕТ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ХОЛДИНГОВОЙ КОМПАНИИ «ЛОГОПРОМ» АНДРЕЙ ИВАНОВ.



А. ИВАНОВ

— Андрей Ростиславович, пандемия коронавируса дестабилизировала внутренние и экспортные логистические цепочки. Какие потери понес бизнес и как сегодня восстанавливаются торговые связи?

— Мы работаем в сфере b2b. Наши основные грузы — металлопродукция, химия в танк-контейнерах, нерудные строительные материалы. По металлу было сумасшедшее ралли, когда зимой объемы выгрузки и хранения выросли в разы, а летом, в самый сезон, из-за взлета цен было затишье. Сейчас рынок постепенно восстанавливается. Полностью зависит от цен и ситуация с опасными грузами: потребление сжиженного природного газа и автотоплива летом сократилось из-за роста стоимости. При этом высокие цены на продукцию химпрома привели к импорту аналогов, мы наблюдаем за этим рынком. Интересная ситуация с нерудными стройматериалами: рынок растет четвертый год подряд. Драйверами стали чемпионат мира по футболу, юбилей Нижнего Новгорода, программа «Безопасные и качественные дороги» и строительство трассы М-12. Инвестиционная активность государства значительно улучшила качество стройматериалов на рынке.

— Для многих компаний кризис последних двух лет открыл новые возможности. Как «Логопром» использовал это время?

СЕГОДНЯ НАШИ ПРИОРИТЕТЫ ПРОСТЫ: В ИНФРАСТРУКТУРЕ — РАЗВИТИЕ ВОЛЖСКИХ И ОКСКИХ ПОРТОВ, В ПЕРЕВАЛКЕ — РОСТ ЗАГРУЗКИ НАЗЕМНЫХ ПЕРЕГРУЗОЧНЫХ КОМПЛЕКСОВ, А ТАКЖЕ РАСШИРЕНИЕ КОМПЕТЕНЦИЙ В СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКЕ.

— Мы сохранили все свои компетенции, восстановили утраченные ниши и вошли в новые. Мы по-прежнему занимаемся контейнерной логистикой, расширяем клиентскую базу и номенклатуру обрабатываемых грузов. Открылось второе дыхание в ответственном хранении. После 2014 года мы закрыли это направление, оставшись только в металлопродукции. Сейчас мы вновь в этом бизнесе. Он замечательно растет, это свидетельствует о том, что на склады ответственного хранения и кросс-докинг в Нижнем большой спрос.

С 2019 года мы развиваем проектную логистику. Спасли уникальный порт Дзержинскимма от распила в лом и организовали так называемый ро-ро причал в Кстове. Здесь происходит выкатка негабаритов без крановых операций. У нас есть мощные постоянные клиенты, появляются новые. Строительство новых заводов и реконструкция действующих производств тесно связаны с логистикой негабаритов, а сейчас пришло время сверхнегабаритов. И многие из них идут через наш регион. Поставка оборудования полной заводской готовности, которое надо только привезти и смонтировать — это мировой тренд для крупнотоннажных производств в различных отраслях, позволяющий значительно ускорять введение новых мощностей и экономить на логистике, строительстве и сборке. Единственный способ доставки сверхнегабаритов — водный транспорт. А значит нужны специальные мощности для выгрузки этих сверхнегабаритов и перевозки их по суше к месту строительства. Дзержинск и был построен, в том числе, для этого еще во времена СССР. В свое время нельзя было проехать мимо Нижегородской ярмарки, а сегодня нельзя привезти крупнотоннажное оборудование без использования Волги и Оки.

— Как сегодня развивается бизнес холдинга в Нижегородской области?

— 90% наших проектов и инвестиций реализуются в регионе. Все, о чем говорилось выше, касается именно этих активов. Сегодня наши приоритеты просты: в инфраструктуре — развитие волжских и окских портов, в перевалке — рост загрузки наземных перегрузочных комплексов, а также расширение компетенций в складской логистике.

— В марте вы выставили на продажу крупный логистический комплекс «Логопром Сормово» за 2,5 млрд руб. Почему решили реализовать актив и нашелся ли покупатель?

— Комплекс продается и сейчас. Мы изучаем спрос, знакомимся с интересными компаниями, желающими лучше, чем мы, развить свой бизнес или предлагающими застроить территорию жильем. Если будет интересно, ударим по рукам. Из тех сфер, где мы работаем, мы уходим не намерены. У нас достаточно комплексов с профильными проектами, требующими дофинансирования. Причина поиска инвесторов проста: у комплекса огромный потенциал, а мы его используем в лучшем случае на 30%. Импорта по-прежнему не предвидится, а его отсутствие делает невозможным экспорт. Все же контейнеризировано: нет коробки

на входе — нет загрузки на выходе. Отсутствие оборудования снижает конкурентоспособность, а мощности остаются недозагруженными. Пока мы не станем равноправными по условиям, ставкам и тарифам, мощнейшая инфраструктура нижегородского транспортного узла будет простаивать, ветшать и продаваться.

— Весной власти обсуждали перспективы строительства терминала для хранения зерна, таких в Нижегородской области сегодня нет. Вы интересовались возможностью участия. Насколько актуален этот проект?

— Это как раз иллюстрация к сказанному выше. Как любой экспортно-ориентированный проект зерновой терминал весьма интересен. Сейчас идут странные дебаты о том, вредит ли зерно, просыпавшееся в воду, морским обитателям. Некоторые считают, что это очень вредно. Поэтому проект поставлен в лист ожидания. Мы надеемся, что этот абсурд скоро прекратится, и можно будет заняться делом.

Еще одним интересным и важным для региона экспортным проектом может стать создание контейнерного терминала лесных грузов. Уже несколько лет в области, в большей степени в северных районах, быстрыми темпами растет переработка леса. Драйвером является фанера, кроме нее производятся традиционные пиломатериалы, а также пеллеты. Основное направление экспорта — российские порты Финского залива. Лесной груз много весит, и его доставка в порты автопоездами влечет множество дополнительных проблем. Мы полагаем, что назначение новым начальником Горьковской железной дороги (ГЖД) Сергея Дорофеевского, много лет проработавшего в руководстве Октябрьской железной дороги, являющейся воротами в мир для всего российского бизнеса в европейской части страны, позволит сдвинуть эту насущную проблему. Лесопромышленная глубокой переработки из нашего региона поедет на мировые рынки по рельсам ГЖД. «Логопром» всеми силами способствует этому долгожданному почину.

— «Логопром» традиционно выступает популяризатором скоростных перевозок пассажиров судами на воздушной подушке. Как сегодня развивается это направление?

— После длительного простоя проекта перевозок Нижний Новгород Бор с 2014 года, вызванного запуском канатной дороги, мы ремонтируем самые большие в России 50-местные суда на воздушной подушке Х-48. Предложений по их применению множество. Сегодня нам кажутся интересными перевозки туристов на Байкале. Хотя мы готовы рассматривать любые варианты продажи или совместной эксплуатации этих уникальных судов круглогодичного «надводного и надледного плавания».

— В августе «Логопром» запустил первую очередь речного перевалочного комплекса для строительства трассы Москва — Казань в Работках. Какое будущее ждет новый порт?

— Вторая очередь введена в строй досрочно. В 2022 году новые грузы в Работках мы будем принимать уже на двух причалах. По итогам текущего месяца комплекс в Работках вышел на грузооборот около 100 тыс. тонн

ЕСЛИ МЫ СМОЖЕМ ДОБИТЬСЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СТАТУС-КВО УЧАСТНИКА ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА С ТАКИМИ ЖЕ ВОЗМОЖНОСТЯМИ, КАК У МОСКВЫ ИЛИ ХОТЯ БЫ УРАЛА, НА СЛЕДУЮЩИЙ ДЕНЬ В ГОРОД ВЕРНЕТСЯ СЛАВА НИЖЕГОРОДСКОЙ ЯРМАРКИ. ВСЕ ФЛАГИ, ВСЕ ЛИДЕРЫ РЫНКА УСТРЕМЯТСЯ К НАМ.

в месяц, в дальнейшем планируем его только наращивать. Акватория порта углублена до четырех метров, и теперь в нее в любой сезон могут зайти самые большие на Волге суда. Будущее у Работок весьма интересное. Полагаю, что скоро слава этого живописного места возродится. Не забывайте, что это село с большой историей, оно и есть настоящие Нью-Васюки, описанные в бессмертном романе.

— Насколько сегодня востребованы мультимодальные речные перевозки и удалось ли окупить строительство тримодального комплекса в Кстове?

— Востребованы, и весьма. Например, сегодня на рейде нашего Кстовского порта стоят девять судов. Это, по меньшей мере, 30 тыс. тонн грузов, двое суток непрерывной выгрузки нашими современными перегрузчиками. Если бы навигация была круглогодичной, баланс перевозок быстро изменился бы в сторону водного транспорта. У Нижнего есть замечательная перспектива стать центром возрождения судоходства на Волге. Посудите сами: у нас штаб-квартира Волжского пароходства и главная база флота, Водный университет, самый современный сухогрузный речной порт «Логопрома». На счет окупаемости честно скажу: не считали. Есть инфраструктура, называемая критической. Она должна быть в наличии и работать исправно. Поэтому если все, что положено, построено, восстановлено, отремонтировано, работает системно и непрерывно, это важнее окупаемости. Если бы мы исходили только из окупаемости, давно бы все распродали по частям, а это совсем не наш способ ведения бизнеса. Главное в работе — созидание. Сегодня на душе благостно, а значит «Логопром» на верном пути.

— Какие тенденции сегодня преобладают в логистическом бизнесе, какие направления в приоритете?

— Логистические тенденции из столиц и других богатых регионов доходят до нас в усеченном эрзац-виде. Пока Нижний воспринимается для лидеров торговли лишь как один из пунктов доставки, никаких изменений не будет. Если мы сможем добиться восстановления статус-кво участника логистического рынка с такими же возможностями, как у Москвы или хотя бы Урала, на следующий день в город вернется слава Нижегородской ярмарки. Все флаги, все лидеры рынка устремятся к нам. Сейчас благодаря усилиям на разных уровнях мы как никогда близки к восстановлению статуса Нижнего Новгорода как торговой столицы России.