

4 → Это переработка и дистрибуция рыбы и морепродуктов, машиностроение, производство оборудования для горнодобывающих производств и энергетики, производство продуктов питания.

По словам госпожи Рожковой, бизнес проявляет интерес к новой артерии: «В начале ноября „Магнит“ запустил тестирование логистики через Северный морской путь, чтобы сократить сроки доставки и уменьшить расходы. В том числе поставки „Магнита“ через СМП позволят увеличить загрузку порта Санкт-Петербурга, операции которого сократились на фоне отказа крупных морских перевозчиков осуществлять доставку в Россию».

Эксперт также предполагает, что при возвращении конкуренции на автомобильный рынок с учетом действующих пошлин и сборов собранный в Ленинградской области и доставленный по СМП на Дальний Восток автомобиль будет стоить дешевле, чем аналогичный, привезенный из Кореи или Китая.

СМЕНА ОРИЕНТИРОВ Если еще четыре года назад российские компании рассматривали новый маршрут скорее как некоммерческий и оценивали его в сравнении с альтернативными маршрутами, то сегодня в связи с введением санкций и сильнейшим давлением на экономику страны значение Северного морского пути сильно изменилось, подтверждает исполнительный директор компании «Транс Синергия» Станислав Станкевич. В 2018 году компания участвовала в запуске первого рейса контейнеровоза компании Maersk с Дальнего Востока в Санкт-Петербург в рамках тестовых рейсов по Северному морскому пути.

«Северный морской путь потенциально может стать новым транспортным коридором, который будет обеспечивать большую часть перевозок, и мы видим ценность в развитии этого направления, так как СМП гарантирует доставку импортных грузов в порты Балтии и, в частности, в Санкт-Петербург. Этот проект в целом будет выгоден для экономики страны, однако важно обеспечить грузопоток в обе стороны, чтобы проект стал экономически эффективным», — уточняет господин Станкевич. — Говоря о влиянии Северного морского пути на

Петербург, однозначно можно сказать, что транспортно-логистические компании и порты города получают выгоду от запуска этого маршрута».

УРОКИ ПЕВЕКА При планируемом устойчивом росте грузопотока «пробок» на СМП, подобных прошлогоднему Певекскому кризису (происшествие в ноябре 2021 года, когда во льдах Арктики на пути к порту Певек в районе Чукотки застрял караван судов. — **BG**), едва ли удастся избежать, считает господин Соколов. Продолжительное ожидание ледокола перевозчиками сведет к нулю преимущества СМП как самого короткого маршрута из Европы в Азию. «Певекский кризис ярко подсветил ключевые проблемы существующей модели развития СМП, нацеленной на постоянное увеличение грузопотока: децентрализацию администрирования транспортнй магистрали и недостаточность средств обеспечения навигации в тяжелых ледовых условиях», — говорит эксперт. — Организационный фактор, как мне кажется, является основным в сложностях с развитием СМП».

Сегодня на данном маршруте действуют сразу несколько участников, развивает мысль господин Соколов. Это и органы государственной власти: Минтранс, Минобороны, администрация СМП, местные власти. Со стороны бизнеса участниками процесса являются «Росатом» и российские сырьевые мейджоры. «Действия этих акторов далеко не всегда несут скоординированный характер, зачастую они действуют автономно, что и приводит, а самое главное, будет приводить к подобным кризисам», — констатирует господин Соколов. Эксперт предлагает искать ответы на вопросы обеспечения эффективной навигации в области большей централизации управления СМП — концентрации ледокольного и спасательного флота, а также портовой инфраструктуры в руках одного актора.

Сложная ледовая обстановка, в свою очередь, диктует необходимость проектирования и строительства как широкой номенклатуры судов ледового класса, так и самих ледоколов. «С учетом того, что атомных ледоколов типа „Арктика“ до 2030 года планируется сдать четыре единицы, а сроки сдачи и стоимость „Лидера“

постоянно увеличиваются, едва ли можно ожидать появления обещанных 25 новых атомных ледоколов на СМП через восемь лет. Круглогодичная же навигация в Арктике без ледокольной проводки пока остается исключительно умозрительной концепцией. Динамика изменения площади ледового покрова в акваториях как Северо-Восточного, частью которого и является СМП, так и канадского Северо-Западного прохода за последнее десятилетие наглядно демонстрирует циклический характер сокращения и расширения границы оледенения. Едва ли стоит ожидать в ближайшие годы значительного увеличения „окна“ открытой воды. Его продолжительность по-прежнему будет составлять от двух-трех недель в проливах канадского Арктического архипелага до шести-восьми в восточной части СМП», — резюмирует Антон Соколов.

В НАЧАЛЕ ПУТИ Профессор НИУ ВШЭ Валерий Лукинский, ссылаясь на исследования специалиста по Северному морскому пути Ю. В. Чижова, говорит, что все основные изменения по развитию СМП пока только планируются или находятся на начальной стадии реализации. Сюда относятся и обследование новых глубоководных маршрутов, и развитие навигационно-гидрологического и гидрографического обеспечения, и начало развертывания национальной спутниковой группировки для обеспечения движения судов по СМП.

«Самое главное — что возить? Если говорить о грузовой базе, на которую рассчитывают, называя цифры 80 млн тонн к 2024 году, 150–200 млн тонн к 2030 или к 2035 году, то все они рассчитаны на разработку и эксплуатацию новых месторождений угля, газа и, особенно, нефти, которых еще нет», — обозначает проблемные точки профессор Лукинский.

Большой вопрос вызывает, в частности, освоение новых месторождений нефти и газа. В России нет своего оборудования, необходимого для эксплуатации этих месторождений и отгрузки на суда, особенно сжиженного природного газа. Необходимы комплексы по сжижению газа, и суда для их перевозок с необходимым оборудованием. По одной из экспертных оценок, только на строительство нефтепорта в бухте Север в Енисейском

заливе потребуется 10 трлн рублей. «Скорее всего, в указанной стоимости не учтены порты по перевалке нефти на Востоке и на Западе. А они необходимы: возить нефть в танкерах ледового класса до конечного потребителя в Азии недопустимо, поскольку нефтетанкер нужного ледового класса в 2,5 раза дороже обычного танкера, не имеющего ледового усиления. И это все пойдет в тариф!» — рассуждает господин Лукинский. Поэтому, по мнению профессора, необходимо построить еще два порта, каждый мощностью по 100 млн тонн в год, на востоке (как у компании НОВАТЭК в Авачинской губе на Камчатке) и на западе — в Мурманской области.

СЕВЕР ПРОТИВ ЮГА «Проектные грузы — временное явление. Закончится реализация мегапроектов, и этот грузопоток иссякнет», — приходит к выводу профессор НИУ ВШЭ. Что касается контейнерных грузов, то здесь надо понимать, что во Владивостоке, кроме тихоокеанской рыбы и морепродуктов, нет грузов для Мурманска, Москвы и Санкт-Петербурга. Аналогично и в обратном направлении: кроме атлантической, северной рыбы и морепродуктов нет грузов для Владивостока. Поэтому в сегменте контейнерных грузов, перспективы связаны с грузообменом из Китая. Если сложить все сроки по морским перевозкам по маршруту: ближайший к Владивостоку порт в Шанхае — порт Владивосток — порт на Камчатке для перевалки контейнеров в суда ледового класса — порт Мурманск для перевалки грузов в суда без ледового класса и отправки части грузов по железной дороге в Москву — порт Санкт-Петербург, то и по срокам доставки, и по стоимости СМП уступает традиционному морскому пути через Суэцкий канал (Южному морскому пути).

«СПМ придется постоянно субсидировать и поддерживать на государственном уровне, чтобы приблизить стоимость транспортировки к ЮМП», — убежден господин Лукинский. — Но Северный морской путь необходим нам как единственной доступный водный маршрут, поскольку наземные маршруты даже с учетом ускоренного развития международного транспортного коридора „Север — Юг“ не могут полностью заменить по пропускной способности Южный морской маршрут». ■

СКЛАДЫ НАРАЩИВАЮТ СПЕКУЛЯТИВНУЮ ДОЛЮ

ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2022 ГОДА РЫНОК КАЧЕСТВЕННОЙ ИНДУСТРИАЛЬНО-СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОПОЛНИЛСЯ СЕМЬЮ КОМПЛЕКСАМИ ОБЩЕЙ ПЛОЩАДЬЮ 171 429 ТЫС. КВ. М, ЧТО НА 26% НИЖЕ ПОКАЗАТЕЛЯ ПЕРВЫХ ТРЕХ КВАРТАЛОВ 2021 ГОДА.

ПЕТР МОТОРИН

Такие данные содержатся в отчете компании Maris. Однако если в прошлом году прирост был обеспечен главным образом индустриально-складскими комплексами, возведенными по схеме built-to-suit, то в текущем — преимущественно спекулятивными объектами. Таким образом, объем ввода складских проектов в первые девять месяцев 2022 на 70% превзошел показатель аналогичного периода прошлого года.

В четвертом квартале 2022 ожидается ввод в эксплуатацию около 200 тыс. кв. м складской недвижимости. 39% планируемых к вводу складских комплексов относятся к спекулятивным. При условии соблюдения заявленных сроков ввода совокупный объем нового спекулятивного предложения в 2,4 раза превысит итоговый показатель 2021 года.

За третий квартал 2022 на рынке было реализовано не менее 296 тыс. кв. м качественных складских площадей. Активность в основном сосредоточилась на расширении присутствия в регионе крупных игроков рынка. В январе — сентябре валовый объем сделок на рынке индустриально-складской недвижимости был на 49% ниже показателя аналогичного периода 2021 года.

На условиях аренды в третьем квартале 2022 были реализованы 63% площадей. В абсолютном значении

валовый объем сделок по аренде индустриально-складских помещений ниже на 28% аналогичного показателя прошлого года.

Лидирующие позиции в валовом объеме спроса в третьем квартале занимали транспортно-логистические компании (59%). Объем реализованных логистическим компаниям за девять месяцев складских площадей на условиях аренды увеличился в пять раз по сравнению с результатами аналогичного периода 2021 года.

Реальный сектор экономики, в отличие от второго квартала 2022 года, несколько сократил объемы поглощения складских площадей. По итогам трех кварталов производственные компании арендовали на 46% меньше мощностей, чем в первых трех кварталах 2021 года.

Прирост нового спекулятивного предложения и высвобождение площадей на вторичном рынке, наряду со снижением объема спроса, привел впервые с 2015 года к росту среднего уровня вакансии на рынке. На конец сентября 2022 года средний уровень вакансии зафиксировался на отметке 2,6% валового объема предложения в регионе (+1,8 п. п. к показателю декабря 2021-го).

По итогам третьего квартала 2022 уровень вакансии в складских комплексах класса А увеличился на 3 п. п. по отношению к декабрю 2021 года и составил 3,1%.

В классе В уровень вакансии снизился относительно показателя четвертого квартала 2021 на 1,5 п. п. Вакансия находится на уровне 1,2%. Суммарно по итогам третьего квартала 2022 на рынке качественной складской недвижимости свободно около 100 тыс. кв. м (без учета площадей, предлагающихся в субаренду). 2021 год характеризовался беспрецедентным ростом запрашиваемых ставок аренды на рынке индустриально-складской недвижимости Петербурга: +17,6% в годовом выражении.

В январе — сентябре 2022 года увеличение объема вакантных площадей и прирост нового спекулятивного предложения оказывали незначительное давление на ценовые индикаторы рынка складской недвижимости. Таким образом, уровень ставок сохраняется на отметках, достигнутых в конце 2021-го. Средний диапазон ставок аренды составляет 550–800 рублей за квадратный метр в месяц, включая НДС и эксплуатационные платежи. Коммунальные расходы оплачиваются по фактическому потреблению.

При условии сохранения девелоперской активности и спроса и достижении относительной стабильности экономической ситуации в стране и в регионе, в частности, средний уровень вакансии на рынке качественных производственно-складских помещений к концу

СКЛАДСКИЕ ПРОЕКТЫ, ПЛАНИРУЕМЫЕ К ВВОДУ В IV КВАРТАЛЕ 2022 ГОДА	
ОБЪЕКТ	ПЛОЩАДЬ, КВ. М
WILDBERRIES, РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР	105 873
AHLERS, ТРЕТЬЯ ОЧЕРЕДЬ	22 654
«ПРОМБОКС»	22 017
СКЛАДСКОЙ КОМПЛЕКС П. ШУШАРЫ, ОТД. БАДАЕВСКОЕ	15 000
«ОКТАВИАН»	7 900

ИСТОЧНИК: MARIS

2022 может незначительно увеличиться, до 4–5% валового объема предложения. Подобные показатели объема вакантных площадей являются некритичной отметкой для рынка, испытывавшего перманентный дефицит качественного предложения в течение длительного периода времени.

При подобном сценарии развития событий в четвертом квартале, вероятно, будет наблюдаться незначительная отрицательная коррекция запрашиваемых ставок аренды. В настоящее время самый большой потенциал развития сохраняется у компаний, задействованных в сфере импортозамещения. ■