

нансовой модели, и в итоге, по утверждению инвестора, отклонение от базового плана не превысило 4%», — рассказал Илья Шурavin, управляющий партнер московского офиса Rusland SP.

«Но основной плюс ГЧП — это гипотетическая возможность получения гарантий и преференций со стороны местных администраций или Минфина РФ. Так, для медицинского направления обычно город берется обеспечивать какую-то минимальную загрузку по договорам ОМС, а часть услуг развивается на коммерческой основе. В принципе, в условиях крупных площадок под освоение гораздо легче договариваться с представителями властей о выделении каких-то компенсирующих площадок для развития сопутствующих услуг и формирования каналов дополнительных доходов для окупаемости проекта. Однако субъект субъекту рознь — если в Петербурге проект ГЧП по медицинскому направлению сразу давал гарантированную доходность (не ниже условленной), то в Москве город предоставляет больше свободы для коммерческого развития, но и изначально дает меньше гарантированных потоков входящих средств», — рассказал господин Шурavin.

Ключевых требований у частных инвесторов при реализации проекта по схеме ГЧП несколько. Основное — сохранность их инвестиций. Кроме того, инвесторам важен высокий уровень доходности и возможность оперативно выйти из проекта. Имеет огромное значение и срок возврата инвестиций, он не должен быть значительным. «Не меньшее значение имеет взаимный учет интересов каждой стороны. К примеру, просто высокой доходности или относительного небольшого срока инвестиции может быть недостаточно, нужно именно разделение государством (регионом) расходов с инвесторами, то есть финансирование проекта со стороны государства должно быть таким же регулярным, полным и своевременным, как и со стороны частного инвестора, в противном случае их вряд ли удастся привлечь. Привлекательность же схем ГЧП состоит в том, что зачастую государство на себя берет большую часть расходов, причем зачастую гораздо большую, чем те расходы, которые предстоит понести частному инвестору», — отмечает господин Баранов.

ПЕРЕСЧИТАТЬ ПРОЕКТ При этом, как отмечает господин Шурavin, в связи с резким скачком стоимости валюты в 2014 году все бизнес-планы ГЧП по той же медицинской тематике нуждаются в пересмотре, поскольку большая часть оборудования закупается за рубежом, соответственно, старые цифры по затратам в проект уже неактуальны. «Но здесь власти готовы проявлять необходимую гибкость», — отмечает он.

Михаил Якубов, руководитель направления консалтинга девелоперских проектов компании JLL, полагает, что в нашей стране развитие этой схемы тормозят преимущественно слишком долгосрочные обязательства, которые далеко не всегда готовы брать стороны, поскольку обе подлежат влиянию макроэкономических факторов и общей волатильной экономико-политической ситуации.

Между тем Андрей Косарев, генеральный директор компании Colliers International в Санкт-Петербурге, отмечает, что длительные сроки возврата инвестиций компенсируются гарантированной (хоть и сравнительно невысокой) доходностью, причем под эту доходность размещаются значительные средства. ■

ГРУЗЫ СТАНОВЯТСЯ ТЯЖЕЛЕЕ

БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ. НО СЕЙЧАС У ОТРАСЛИ ДАЛЕКО НЕ ЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ БИЗНЕСА СТРЕМИТСЯ К ПОКАЗАТЕЛЯМ СЕБЕСТОИМОСТИ. АГАТА МАРИНИНА

По данным Петростата, в первом полугодии 2015 года в Петербурге было перевезено 2,5 млн тонн грузов, что на 13,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. В Ленинградской области — 3,4 млн тонн, что на 6,8% больше, чем за первую половину 2014 года. Наибольший объем грузоперевозок в регионе приходится на автомобильный транспорт. При этом, как и во всей России, в СЗФО эти услуги предоставляются предприятиями малого и среднего бизнеса. По оценке Российского фонда прямых инвестиций, в 2013 году в масштабах страны грузовыми автоперевозками в 90% случаях занимались небольшие компании.

Прибыльность бизнеса сокращается. Устоять перед целым рядом вызовов становится не так просто. По оценке руководителя филиала Ассоциации международных автомобильных перевозчиков в Северо-Западном федеральном округе Александра Дацюка, грузооборот международных автомобильных перевозчиков на Северо-Западе уменьшился в первом полугодии 2015 года на 30%, в том числе существенное сокращение произошло и в направлении Финляндии, которое традиционно для компаний Петербурга и Ленобласти имело существенное значение. «Пока эта тенденция сохраняется», — констатирует он.

«Ситуация в отрасли автомобильных перевозок действительно напряженная, так как фактическая себестоимость перевозок выше, чем ставки, по которым готовы работать клиенты. При сокращении грузооборота очевидно, что за каждого клиента ведется конкурентная борьба, в которой автоперевозчики преднамеренно идут на снижение ставок», — говорит заместитель генерального директора группы компаний «Балтика-Транс» Ирина Капитанова. По ее оценкам, расходы на

содержание автопарка в последний год выросли более чем на 30%. Это страхование, техническое обслуживание, лизинг. При этом тарифы на перевозку не только не увеличились за последние три года, но по некоторым направлениям даже снизились.

Председатель совета НП «Грузавто-транс» Владимир Матягин полагает, что снижение грузооборота автомобильных перевозчиков обусловлено в том числе и неплатежами со стороны логистических компаний. «Мы знаем, что отрасль во многом зависит от кредитных средств, которые стало получать значительно сложнее», — отмечает он. По его словам, с рынка стали уходить средние компании, имеющие в своем арсенале 30–40 машин.

ПО ВНУТРЕННИМ МАРШРУТАМ Для международных компаний одним из вариантов выживания стала переориентация на внутренние линии, которые и так являются высококонкурентным рынком. В результате конкуренция стала еще выше. По словам Александра Дацюка, многие «международники» перешли на внутренние линии, хотя в полном объеме это восполнить тот объем работ, который был ранее, не сможет. «Сложность заключается еще и в том, что на Северо-Западе в прошлом году произошло серьезное изменение в логистике, которое обусловлено развитием портов Балтики. Доступа к развивающемуся порту Усть-Луга у автоперевозчиков нет из-за сложности с подъездными путями. В этом году будет запущен контейнерный терминал в Бронке, который оттянет существенный грузопоток из-за рубежа», — поясняет Александр Дацюк.

Выход международных автомобильных перевозчиков на внутренние линии повышает уровень конкуренции. И, как отмечает Александр Дацюк, положение

«международников» осложняют строгие требования по сертификации. «Компании, работающие на внутренних линиях, как правило, не обременяют себя исполнением всех правил и нормативов по организации автомобильных перевозок. Те же, кто работает с международными перевозками, получают достаточно много бумаг, что не может не сказаться на себестоимости», — говорит он. Сейчас компании на внутренних линиях работают на уровне, близком к себестоимости. «Речь идет о рентабельности в 5%, а это очень сложно», — констатирует Александр Дацюк. В результате мелкие компании близки к уходу с рынка вовсе, а крупных предприятий в отрасли при этом практически нет. Основная доля приходится на компании, которые имеют в своем парке 5–10 автомобилей.

Не добавляют оптимизма и политика ужесточения контроля за перевозками тяжелых контейнерных грузов, новые штрафы и изменения в законодательстве. Перспективы, по оценкам Владимира Матягина, вызывают опасения. «Уже более десяти лет рынок автогрузоперевозок существует вне правового поля. Так, перевозчиков долгое время вынуждали работать с перегрузом. А этим летом было выпущено постановление, жестко контролирующее этот аспект. Но отрасль оказалась не готова к этому. Доходность бизнеса автоперевозчиков уменьшилась в два раза. То есть, по сути, мы должны сейчас поднять стоимость услуг в 2,5 раза для того, чтобы выжить в таких условиях. Весь этот клубок проблем грозит тем, что отрасль попросту встанет, а вслед за ней проблемы начнутся у производителей, к примеру, строительных материалов, и цепочка пойдет дальше. Но перевозчики разрознены и не могут отстоять свою позицию. И за один день все эти вопросы не решить», — отмечает он. → 16



ГРУЗОБОРОТ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ УМЕНЬШИЛСЯ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2015 ГОДА НА 30%, В ТОМ ЧИСЛЕ СУЩЕСТВЕННОЕ СОКРАЩЕНИЕ ПРОИЗОШЛО И В НАПРАВЛЕНИИ ФИНЛЯНДИИ, КОТОРОЕ ТРАДИЦИОННО ДЛЯ КОМПАНИЙ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ ИМЕЛО СУЩЕСТВЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ