КОМИТЕТ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ

РОССИЙСКИЙ СОЮЗ
ПРОМЫШЛЕННИКОВ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

109240, Котельническая наб. д. 17, тел.: (495) 663-04-13, эл. адрес intercom@rspp.ru

12.04.2016.

Резолюция

Заседания Подкомитета по транспорту и логистике
Комитета РСПП по международному сотрудничеству
«**Морские порты в экспортной цепи поставок российских компаний**»

Заслушав и обсудив представленные доклады и выступления о роли морских портов в осуществлении экспортных поставок российских компаний, участники заседания констатируют:

Эффективность работы морских портов закладывает существенный фундамент в обеспечение конкурентоспособности российской продукции на мировых рынках.

Портовая отрасль является одной из наиболее динамично развивающихся отраслей российской экономики: по итогам 2016 г. рост грузооборота составил 6,7%, перевалка экспортных грузов выросла на 5,3%, транзитных грузов - на 5,8%.

За пять последних лет (2011-2016) мощности портовых перегрузочных комплексов выросли на 21%, грузооборот морских портов - на 27%, эффективность использования производственных мощностей увеличилась с 67% до 71% (процент загрузки).

Последние несколько лет характеризуются ростом инвестиционной активности. Так в 2015 г. в портовую инфраструктуру было привлечено более 50 млрд. рублей (в 5 раз больше, чем в 2014 г.), в 2016 г. - более 90 млрд. рублей. В среднем, на каждый бюджетный рубль инвестиций приходится более 2 рублей внебюджетных вложений. В условиях объективной изменчивости макроэкономических и геополитических условий поддержание инвестиционной активности напрямую зависит от стабильности инвестиционного климата в России и предсказуемости правил регулирования отрасли. Это особенно важно, с учетом длительности производственного цикла в инфраструктурных отраслях.

Ввод в эксплуатацию новых перегрузочных мощностей обеспечил:

своеобразное импортозамещение, транспортная зависимость от иностранных портов значимо снизилась: 94% экспортных грузов российских компаний в настоящее время ориентировано на порты РФ;

усиление конкуренции, как внутрипортовой, так и между портами (конкуренция логистических цепей поставок), что является следствием созданного, в том числе, благодаря инвестиционной активности, профицита мощностей.

рост качества услуг портовых операторов, предоставляемых национальным экспортерам, оказание дополнительных сервисов/пакетов услуг в результате роста конкуренции, а также инвестиций в модернизацию производственных мощностей.

Вместе с тем, несмотря на активный ввод в эксплуатацию новых перегрузочных мощностей, сохраняется их структурная несбалансированность, как в разрезе экспортируемых грузов, так и по территориальному размещению / морским бассейнам. К 2020 г., как считает Министерство транспорта РФ, дефицит перевалочных мощностей, в целом, составит 64 млн т.; в первую очередь, речь идет о портах Азово - Черноморского бассейна, дефицит по зерновым терминалам в Балтийском бассейне и перевалке угля на Северо-Западе (Мурманск). Основной прогнозный дефицит в разрезе экспортируемых грузов относится к перевалке угля и оценивается в 15-20 млн. т.

Анализ рынка портовых услуг показывает наличие двух основных направлений развития портового комплекса:

1. Целевые инвестиции в развитие портов, привязанные к грузовой базе инвестора. Крупные добывающие предприятия, генерирующие устойчивый грузопоток, выстраивают сквозные безбарьерные логистические цепочки на стыке «порт-железная дорога». Одна из главных проблем, с которой сталкиваются инвесторы, это недостаточность железнодорожных подходов и припортовой логистической инфраструктуры. Без масштабного строительства/ реконструкции наземной логистической инфраструктуры (создание портовых кластеров, портовых индустриальных парков) российским портам затруднительно трансформироваться в эффективные узлы в глобальных цепях поставок.

2. Инвестиции в специализированные и/или мультипродуктовые стивидорные мощности, не связанные с конкретным грузовладельцем. Развитие подобных портов позволяет обеспечивать портовыми услугами широкий спектр клиентов. Однако и в этом сегменте также сохраняется дефицит развития сопредельных транспортно-логистических и энергетической инфраструктур.

Как показали результаты анкетного опроса грузоотправителей/потребителей стивидорных услуг, проведенного РСПП в феврале-марте 2017 г., увеличение объема экспортных грузов, перерабатываемых в морских портах, непосредственно связано с:

увеличением пропускной способности портовых мощностей, созданием новой портовой инфраструктуры на экспортно-импортных направлениях торговли;

снижением стоимости перевалки в тех портовых сегментах, где уровень конкуренции повысился;

повышением гибкости логистических цепочек путем заключения договоров на перевалку с несколькими портами (70% респондентов заключают договора с 3-мя и более портами);

наличием круглогодичной навигации, глубоководных причалов и высокой скорости погрузки/выгрузки.

Также анкетирование выявило трудности, ограничивающие дальнейший рост экспортно-импортных операций, с которыми сталкиваются операторы портовой инфраструктуры и грузовладельцы:

дефицит развития ближних и дальних железнодорожных и автомобильных подходов к морским портам;

отставание работ по дноуглублению, модернизации систем навигационно-гидрографического обеспечения для соответствия российских портов современным условиям конкуренции с портами сопредельных стран;

недостаточность развития услуг буксиров и ледоколов;

сохранение длительных процедур по оформлению грузов, громоздкого бумажного документооборота и увеличивающегося количества *ведомственных информационных систем*, информация в которых дублируется.

Вызывает обеспокоенность попытка антимонопольного регулятора представить ситуацию в портах как неконкурентный рынок, а рост рублевого эквивалента портовых тарифов в результате девальвации рубля интерпретировать как целенаправленные действия стивидоров по повышению тарифов. Для большинства клиентов портов, являющихся участниками внешнеэкономических цепочек, номинирование тарифов в валюте является инструментом натурального хеджирования. Клиентам портов должна быть предоставлена возможность выбора валюты тарифа в диалоге со стивидором, а любая попытка искусственного навязывания тех или иных условий контрпродуктивна.

Также контрпродуктивна инициатива регулятора по возврату к практике регулирования тарифов на стивидорные услуги в виде искусственного ограничения нормы прибыльности для хозяйствующих субъектов, работающих на сложившемся высоко конкурентном рынке портовых услуг. Реализация таких инициатив не обеспечит снижение стоимости транспортировки грузов для российских грузовладельцев и импортеров, а приведет к перераспределению прибыли в пользу иностранных компаний-перевозчиков, снижению доходов российских портовых операторов и, соответственно, их налоговых отчислений, сворачиванию инвестиционной деятельности в портах.

Исходя из изложенного, для обеспечения эффективности экспортных цепей поставок российских компаний, интересов национальной экономики и бизнеса, целесообразными представляются следующие шаги:

1. Рекомендовать Правительству Российской Федерации вынести мотивированное (на основе дополнительного исследования рынка оказания услуг по перевалке грузов в портах, с учетом полного тарифа транспортно-логистических цепей доставки грузов в порт на условиях FOB) решение относительно состояния конкуренции на рынке портовых услуг и обеспечить на этой основе стабильные и предсказуемые правила работы капиталоемкой и стратегически важной отрасли.

2. Внести обоснованные изменения в нормативно-законодательные документы, предусматривающие исключение услуг морских портов и их транспортных терминалов, где есть наличие конкурентной среды, из перечня естественно монопольных услуг.

3. Признать за контрагентами портов право самостоятельно определять валюту номинирования тарифов с учетом специфики их хозяйственной деятельности и требований обеспечения конкурентоспособности.

4. В целях сокращения непроизводительных простоев судов в портах РФ, увеличения оборачиваемости причалов и портовых сооружений, повышения эффективности портовых мощностей и обеспечения конкурентоспособности российских портов рекомендовать Правительству Российской Федерации разработать новую Типовую схему организации пропуска через госграницу РФ лиц, транспортных средств и грузов в морских пунктах пропуска, опирающуюся на цифровые технологии**.**

5. Проводить планомерную работу по снятию ограничений наземной инфраструктуры на ближних и дальних подходах к портам, упрощению процедур оформления экспортно-импортных операций, повышению на этой основе конкурентоспособности экспортных цепей поставок российских компаний, в целом, российской портовой индустрии.

Участники заседания подчеркнули важность регулярного и открытого обсуждения вопросов взаимодействия и выработки практических решений, нацеленных на эффективную работу всех участков/звеньев цепей экспортных поставок.

Комитет РСПП по международному сотрудничеству
Подкомитет по транспорту и логистике