

ЛОГИСТИКА

ДОЛЯ ВАКАНТНЫХ СКЛАДСКИХ ПЛОЩАДЕЙ СОСТАВИТ 7% / 10
ОПЕРАТОРЫ ПОБОРЮТСЯ ЗА ГРУЗОТРАНСПОРТНИКАМИ / 12
ДОХОДЫ ОТ ЗРЛ-УСЛУГ ВЫРОСЛИ ДО 3 МЛРД РУБЛЕЙ / 18



Четверг, 25 февраля 2016 №32
(№5781 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы (9-20)
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Зарегистрировано в Роскомнадзоре
ПИ № ФС 77-64424 31 декабря 2015 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

SWX
logistics
реклама
Генеральный партнер выпуска



МАРИЯ ПОЛОУС,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЛОГИСТИКА»

НЕОБХОДИМЫЙ ПАЛЛЕТ

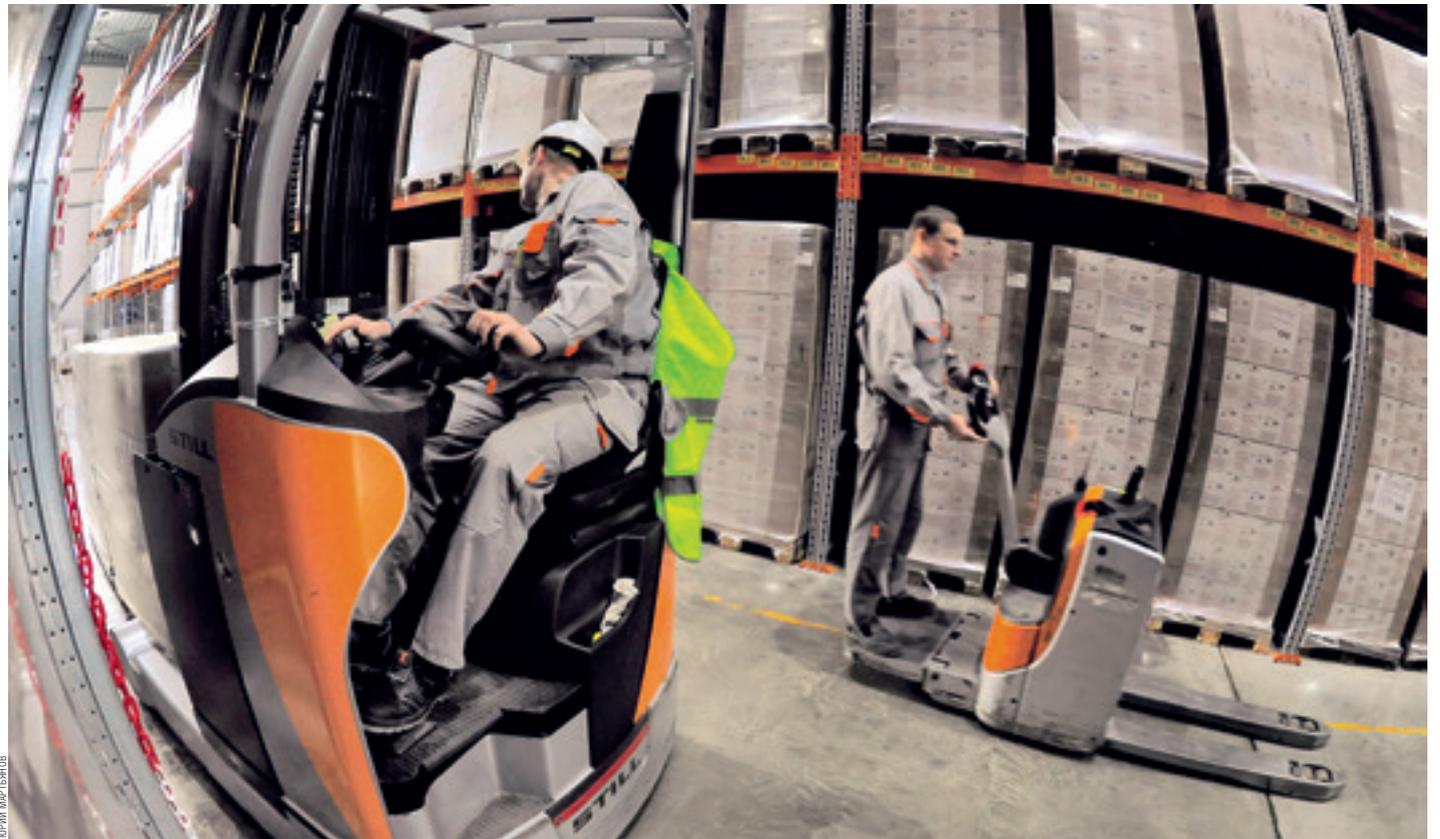
Представители логистического рынка бьют тревогу: если объемы складских площадей в екатеринбургской агломерации не увеличатся в полтора раза в ближайшие шесть лет, уральский мегаполис начнет задыхаться из-за недостатка качественных комплексов. В горизонте ближайших 16 лет объемы вовсе должны удвоиться по сравнению с 2015 годом. Решить проблему, по идее, должна Стратегия социально-экономического развития региона до 2030 года, одним из ее ключевых пунктов является создание логистического хаба на базе «Кольцово». Проблема заключается в том, что мероприятия по запуску проекта пора начинать в ближайшее время, уверены представители бизнеса. Но о мероприятиях по проекту хаба правительство Свердловской области еще не сообщало.

Проблему дефицита качественных комплексов в Екатеринбурге усугубляет возрастающее число пустующих территорий на действующих логистических объектах. Хотя пока что объем свободных площадей не превышает 3%, потенциальные инвесторы уже проявляют осторожность в своих прогнозах по поводу ввода новых складов. Замедление темпов роста грузопотока в области также может привести к тому, что ряд федеральных компаний может отложить сроки ввода собственных распределительных центров. Тем не менее, Екатеринбург благодаря своему местоположению признан сухопутным портом на границе Европы и Азии. Так что местному бизнесу и региональному кабмину необходимо консолидировать свои усилия, чтобы уральский мегаполис был готов принять возрастающий товароборот, когда экономика снова пойдет на подъем. Для этого уже сегодня необходимо решить вопрос, как выстроить эффективную инфраструктуру в Свердловской области в целом и в Екатеринбурге в частности. Это также позволит сделать прогнозы, получит ли город статус международного логистического хаба. Если учесть, что логистика признана одной из ключевых специализаций региона, наряду с обрабатывающим и металлургическим сектором, то можно ожидать, что переговоры между властью и бизнесом на эту тему начнутся в ближайшее время.

ДОЛГОСРОЧНЫЙ ДЕФИЦИТ ЕСЛИ

В 2013-2014 ГОДУ СВЕРДЛОВСКОЕ БИЗНЕС-СООБЩЕСТВО ИСПЫТЫВАЛО ОСТРУЮ НЕХВАТКУ СКЛАДСКИХ ПЛОЩАДЕЙ, ТО В 2015 ГОДУ ИЗ-ЗА КРИЗИСНЫХ ЯВЛЕНИЙ В ЭКОНОМИКЕ ДЕФИЦИТ БЫЛ СОКРАЩЕН, НО ТОЛЬКО В СЕГМЕНТЕ СКЛАДОВ КЛАССА С И D. ПО ОЦЕНКАМ УРАЛЬСКОЙ ПАЛАТЫ НЕДВИЖИМОСТИ, В ЦЕЛОМ ДОЛЯ ВАКАНТНЫХ СКЛАДОВ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ УВЕЛИЧИЛАСЬ С 1% ДО 3,3%, А В 2016 ГОДУ ПОКАЗАТЕЛЬ МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО 7% ИЗ-ЗА УХОДА АРЕНДАТОРОВ ИЗ РЕГИОНА. НАИБОЛЕЕ СТАБИЛЬНОЙ ОСТАЕТСЯ СИТУАЦИЯ НА СКЛАДАХ КЛАССА А И В+.

АЛИСА ДЕНИСОВА



КОРИЯ МАРТЬЯНОВ

В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ЗАКОНТРАКТОВАНО 99% КАЧЕСТВЕННЫХ ПЛОЩАДЕЙ

ОТТОК АРЕНДАТОРОВ По итогам 2015 года в Свердловской области было введено в эксплуатацию около 50 тыс. кв.м новых складских и логистических площадей. На сегодняшний момент общий объем оценивается примерно в 1,8 млн кв.м — такие цифры приводит Уральская палата недвижимости (УПН). По сравнению с 2014 годом объем ввода сократился на 30%. Директор по логистике компании SVX Татьяна Конева сообщила, что снижение объемов ввода наблюдается во всех сегментах. «Сегодня невыгодно инвестировать в строительство крупных комплексов, чтобы завтра обнаружить, что твой склад не подходит арендатору», — заявила она. Как пояснил аналитик УПН Гурам Тухашвили, в Екатеринбурге в течение 2013-2014 годов не хватало площадей, а в 2015 году экономи-

ческий спад привел к сокращению дефицита. «Ранее можно было свободно арендовать не более 1% от объема всех площадей. К началу 2015 года активность на рынке складов начала снижаться. Некоторые собственники испытывали в прошлом году сложности с поиском арендаторов в новые и строящиеся объекты. В действующих комплексах стали появляться свободные помещения. К концу года объем вакантных площадей вырос до 3,3%», — подсчитал он. Причиной тому послужил отток арендаторов из Екатеринбурга на окраины уральского мегаполиса и в города-спутники. Так, по словам коммерческого директора ООО «ЛогИнУрал» Ольги Муллаяровой, сейчас наибольшим спросом начали пользоваться склады, расположенные вдоль екатеринбургской кольцевой автодороги,

около аэропорта «Кольцово» или в Верхней Пышме. Стабильным спросом по-прежнему пользуются только склады категорий А и В+ (на их долю приходится чуть более 700 тыс. кв.м): объем вакантных площадей к концу 2015 года здесь приближался к нулю. Повышенный спрос обеспечен за счет комфортной инфраструктуры и удобного месторасположения. По данным УПН, ежемесячные арендные ставки на склады А и В+ выросли в 2015 году на 11% — с 450 до 500 рублей за кв.м.

Стабильный спрос на высококачественные площади обеспечивают федеральные компании, которые предъявляют более жесткие требования к качеству арендуемых помещений. Низкокачественные склады (класса С и D), многие из которых были переделаны из бывших промышленных объектов, пользуются

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЕ АРЕНДНЫЕ СТАВКИ НА СКЛАДЫ А И В+ ВЫРОСЛИ В 2015 ГОДУ НА 11%



КОЛОНКА РЕДАКТОРА



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

спросом у местных компаний, нуждающихся в блоках малой площади и нетребовательных к качеству рабочего пространства. Такие предприятия в кризис наиболее подвержены негативному влиянию, что влияет на занятость помещений. В результате собственники складов класса С и D были вынуждены снизить арендные ставки с 500 до 380 рублей за кв. м.

ДЕФИЦИТ НА ГОДЫ По подсчетам директора департамента складской недвижимости ILM Russia & CIS Александра Перфильева, 3,3%-ная доля вакантных площадей — это порядка 27 тыс. свободных складов. «Для Екатеринбурга, где последние восемь лет в среднем в год арендуется по 100 тыс. кв. метров качественных складов, 3,3% это все равно признак дефицита», — отмечает он. Чтобы решить эту проблему нехватки, в Екатеринбурге необходимо построить около 800 тыс. кв. м складов, подсчитали в администрации города. Эти площади понадобятся екатеринбургской агломерации уже в ближайшие шесть лет. Согласно исследованиям «УралГИПРОДОРНИИ» (филиал крупнейшего в России и странах СНГ проектного института), спрос на площади порядка 750 тыс. кв. м появится к 2022 году. «А к 2032 году дефицит вырастет до 90%, когда муниципалитету потребуются уже более 1 млн кв. м новых комплексов», — рассказала директор уральского филиала «УралГИПРОДОРНИИ» Ольга Понарина. В целом, логистическая инфраструктура наиболее востребована у компаний таких отраслей, как ритейл, производство бытовой техники, интернет-торговля.

Если говорить о краткосрочных перспективах, то на 2016 год участники рынка дают куда более оптимистичные прогнозы: по сравнению с 2015 годом объемы ввода складов увеличатся втрое. Сейчас к эксплуатации подготавливается около 170 тыс. кв. м складов, 90% из заявленных площадей строятся под нужды конкретных пользователей. Примечательно, что работать начнут объекты, сдача которых была запланирована еще на 2014 год. Например, ожидается ввод площадей в екатеринбургской индустриальной зоне «Про-Бизнес-Парк» под распределительные центры продуктовой компании «Верный» и для спортивной сети «Спортмастер». Всего в «Про-Бизнес-Парке» будет введено к 2018 году 500 тыс. кв. м складов, инвестиции в проект составят более 15 млрд рублей, рассказал президент некоммерческой организации «Уральская логистическая ассоциация» Сергей Шавзис. Планируется организовать 98 тыс. кв. м складов в индустриальном парке категории А+ «PNK-Екатеринбург», еще 118 тыс. кв. м категории А — в комплексе A2logistic. Девелоперская группа RED намерена ввести 160 тыс. кв. м площадей класса А в логпарке «Сибирские ворота». Строительные работы также ведутся в индустриальном парке «PNK-Косулино» (более 100 тыс. кв. м класса В), в грузовом комплексе аэропорта «Кольцово» (126 тыс. кв. м класса В), в Европейско-Азиатском международном транспортно-логистическом центре (80 тыс. кв. м).

Но ни увеличение числа складов, ни сокращение арендаторов не помогут Екатеринбургу в ближайшее время решить проблему нехватки качественных комплексов. «В ближайшее время ситуация со складами класса А существенно не изменится. Все, что будет сдано до конца года или в самом начале будущего, построено по принципу build-to-suit, то есть «строительство под конкретного заказчика». Например, около 30 тыс. кв. м планирует ввести в строй «PNK Group» под распределительный центр федерального продуктового ритейлера «Лента» на Тюменском тракте», — отметила Ольга Муллаярова.

По словам представителя ILM Russia & CIS Алексан-

дра Перфильева, владельцам комплексов предстоит пережить 2016 год в напряженных условиях: за счет переезда арендаторов на свои собственные площади и частичного сокращения региональных товарных запасов объем пустующих площадей в сегменте складов классов А и В лишь на короткое время может составить 5–7%. «Если в ближайшее время в регионе не начнется строительство новых складских комплексов, то мы вновь столкнемся с обострившимся дефицитом уже в ближайшее время», — отмечает господин Перфильев.

ЗАДЕЛ НА БУДУЩЕЕ Чтобы Екатеринбург смог эффективнее решить проблему нехватки площадей в будущем, участники рынка формируют новые проекты на среднесрочную перспективу. Как сообщили в правительстве Свердловской области, в 2017 году «Почта России» откроет в регионе собственный логистический комплекс, на строительство объекта понадобится 1,6 млрд рублей. В 2018 году запланирован ввод в эксплуатацию складского комплекса класса В (54 тыс. кв. м) на улице Чернышевского в Екатеринбурге. Более того, до 2022 года планируется запустить российско-китайский бизнес-парк с логистическими площадями на базе терминала «Чкаловский» в Кольцово. Суммарная площадь объекта должна составить 33 тыс. кв. м, себестоимость — более 300 млн рублей. По словам гендиректора «Корпорации развития Среднего Урала» (КРСУ, представляет собой институт государственно-частного партнерства в регионе) Дмитрия Попова, якорными арендаторами будущего центра должны стать китайские интернет-ритейлеры, среди них — AliExpress, Taobao и JD.com. Предполагается, что проект будут развивать собственники «Чкаловского» за свой счет, а КРСУ возьмет на себя функцию проектного офиса и будет отвечать за развитие концепции, привлечение партнеров и резидентов. Возможно, помимо китайского бизнеса на площадку будут приглашены компании из Южной Кореи, Японии и Индии.

Что касается планов на долгосрочную перспективу, правительство Свердловской области формирует проект «Международный транспортно-логистический хаб», горизонт реализации которого установлен на 2030 год. В 2015 году он был включен в стратегию развития региона, однако детальное обсуждение в региональном кабмине только предстоит. На сегодня известно, что создание хаба планируется осуществить в рамках государственно-частного партнерства. За счет средств из федерального и областного бюджетов будет выполнено строительство железнодорожных транспортных сетей к хабу и приведение в нормативное состояние автодорог. Проект планируется реализовать на территории аэропорта «Кольцово». Областные власти также намерены содействовать административными мерами и выделением земли, чтобы в рамках проекта частный бизнес строил новые склады класса А и контейнерные терминалы. За счет реализации этого проекта к 2030 году область планирует вдвое (по сравнению с 2015 годом) увеличить объемы складских площадей комплексов класса А и В — до 2,9 млн кв. метров.

Представители бизнеса настаивают на том, что несмотря на кризис проект нужно начинать в ближайшие сроки. «Кризис — как раз то время, когда участниками бизнеса рассматриваются наиболее оптимальные логистические цепочки. И развитие логистики как раз способствует оптимизации маршрутов. Министерство транспорта заявляет, что не намерено отступать от планов. Надеемся, что так и будет», — отметил управляющий контейнерным терминалом «С.И.Т.» (входит в ГК «Оборонснабсбыт») Валерий Денисов. ■

БОРЬБА ЗА ГРУЗ ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНИКАМ И АВТОТРАНСПОРТНЫМ КОМПАНИЯМ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2015 ГОДУ УДАЛОСЬ НАРАСТИТЬ ОБЪЕМЫ ГРУЗООБОРОТА, ОДНАКО ТЕМПЫ РОСТА СУЩЕСТВЕННО ЗАМЕДЛИЛИСЬ. ПРИЧИНОЙ ТОМУ ПОСЛУЖИЛ СПАД ЭКОНОМИКИ В РОССИИ. ДЛЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ СИТУАЦИЮ ДОПОЛНИТЕЛЬНО УСУГУБИЛО ВВЕДЕНИЕ В КОНЦЕ ГОДА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД БОЛЬШЕГРУЗОВ.

ОЛЬГА ДМИТРИЕВА

РОСТ В МИНУС Грузооборот автотранспорта в регионе в 2015 году вырос по сравнению с 2014 годом на 1,3%, составив 3,19 млрд тонно-километров, тогда как в 2014 году грузооборот увеличился по сравнению с 2013 годом на целых 36,3%. Такие данные приводит Свердловскстат. Наиболее интенсивный рост показателя наблюдался в первом квартале 2015 года: по сравнению с аналогичным периодом 2014 года увеличение составило 10,9%. Однако с апреля по декабрь 2015 года рынок автоперевозок замирал. Во втором квартале 2015 года объем перевозимых грузов сократился (в сравнении с аналогичным периодом 2014 года) почти на 6%, в третьем квартале вновь вырос на 1,7%, в четвертом прибавил 1,5%.

Грузооборот на Свердловской железной дороге (СвЖД, филиал «Российских железных дорог») в 2015 году по сравнению с 2014 годом увеличился на 4,1% (до 200,52 млрд тарифных тонно-километров), тогда как в 2014 году в сравнении с 2013 годом — на 7,2%. В 2014 году погрузка выросла на 4,6%, а в 2015 году — лишь на 2,4%. То есть произошло замедление темпов грузопотока, а по всей сети РЖД погрузка вовсе снизилась в 2015 году на 1%. «Положительная динамика СвЖД во многом была обусловлена развитием крупнейших предприятий нефтегазовой отрасли, расположенных в Уральском федеральном округе», — пояснили в пресс-службе СвЖД. Так, ООО «НОВА-ТЭК — Пуровский ЗПК (завод по переработке конденсата) в прошедшем году нарастил объемы отгрузки в два раза. В целом погрузка нефти и нефтепродуктов в 2015 году на СвЖД выросла на 14,8% (44,5 млн тонн), никакие другие виды продукции такой динамики не демонстрировали. Погрузка зерна и продуктов переработки сырья и формовочных материалов — на 8,5% (10 млн тонн). Также положительные результаты следует отметить по перевозке лесных грузов — 6,2% (2,1 млн тонн), цветной руды и серного сырья — на 5,3% (7,7 млн тонн), железной и марганцевой руды — на 3,6% (13,2 млн тонн).

Вместе с тем, погрузка лома черных металлов упала на 15,2% (2,3 млн тонн), строительных грузов — на 14,2% (17,6 млн тонн), кокса — на 10,7% (1,2 млн тонн). Небольшое снижение было со стороны грузоотправителей черных металлов — на 4,2% (10,1 млн тонн), цемента — на 1,6% (2,5 млн тонн), химических и минеральных удобрений — на 1,2% (14,1 млн тонн). Тревожную тенденцию следует отметить в начале 2016 года: в январе общая погрузка на линиях СвЖД снизилась на 1% по сравнению с аналогичным месяцем 2015 года, грузооборот — на 4,7%. Нефть и нефтепродукты прибавили 5%, а погрузка черных металлов и цветных грузов просели более чем на 20%.

«ПЛАТОН» НЕ ДРУГ Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) прогнозирует, что рост грузоперевозок в 2016 году прекратится, на рынке начнется снижение показателей. Участники рынка уверены, что причиной тому станет общая стагнация

рынка, а также законодательные нововведения. Работу автотранспортных компаний усложнит введение платы за проезд по федеральным трассам. Предполагается, что отслеживанием и взиманием платы должен заниматься единый оператор ООО «РТ — Инвест Транспортные системы» («Платон»), пока что в регионах только начинается работа по установлению приборов для уведомления о предстоящей поездке и снятия аванса перед поездкой. «Сейчас тариф составляет 1,53 рубля за километр, введение „Платона“ на работу особо не влияет. Ситуация может измениться после 1 марта, когда, как предполагается, тариф будет составлять более 3 рублей за километр», — говорит менеджер ООО «Международная транспортно-экспедиционная компания УТМ» Сергей Шемакин.

Заместитель директора автотранспортной компании «ВСГ-Урал» Александр Палкин отметил, что стоимость автоперевозок для грузоотправителей уже выросла примерно на 10%, дальнейшее удорожание пока что не планируется. «Еще сильнее повышать тарифы на перевозку будет сложно, поскольку конкуренция очень большая, в том числе и со стороны железной дороги», — констатирует замдиректора транспортной компании. Введение системы «Платон» уже отразилось на удорожании товаров народного потребления, заявил аналитик Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Дмитрий Черненко. С другой стороны, пока что рост остается незначительным — в пределах 0,3%. «Однако основная причина роста транспортных затрат автоперевозчиков не столько во введении как таковой платы, сколько во введении контроля перегруза большегрузов (контроль веса введен для сохранения дорожного полотна. — BG). По оценкам самих автомобилистов, теперь им потребуется в полтора-два раза больше рейсов для перевозки одного и того же объема», — констатировал эксперт. В конце 2015 года уральские дальнობойщики отправляли обращение в Минтранс РФ, в котором требовали отмены системы «Платон». Водители большегрузного транспорта опасаются разорения и прогнозируют увеличение цен на товары в связи с удорожанием перевозок. Пока что ответа из федерального кабинета не поступило, легитимность концессионного соглашения между оператором «Платона» и Росавтодором проверяется в Арбитражном суде Москвы. →

ВВЕДЕНИЕ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» УЖЕ ОТРАЗИЛОСЬ НА СТОИМОСТИ ТОВАРОВ



→ **СКИДКИ И ОПТИМИЗАЦИЯ** Железнодорожные операторы также отмечают проблемы: общий спад экономики и грузовой базы на ж/д сети привели к сокращению грузоперевозок ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) на полигоне СвЖД. Оператор ощутил сокращение потока грузов со стороны нефтяных и строительных компаний, однако насколько снизились показатели, компания не сообщает. Чтобы удерживать свердловских грузоотправителей, компания запустила работу по внедрению новых технологий и повышению эффективности работы подвижного состава. В 2015 году компания сократила оборот вагонов с 7,7 до 6 суток, в два раза уменьшила число непроизводительных рейсов. Для повышения показателей оператор на 10% снизил средний простой под грузовыми операциями крытых вагонов и полувагонов. Пока что улучшить результаты удалось по сервисным контрактам с металлургическими компаниями: объемы перевозки продукции Новолипецкого металлургического комбината, предприятий «Русала» и «Евраз» выросли в два раза.

ОАО «Федеральная грузовая компания» намерена воспользоваться предложениями РЖД для грузоотправителей. «Речь идет об инициативе монополии по расширению тарифного коридора (права монополии изменять установленный ФАС тариф на определенный тип грузов в пределах от минус 12,8% до плюс 13,4% — ВГ) и предоставлению скидок до 25%. Также принимаются меры по повышению оперативности рассмотрения заявок и расширению перевозок продуктового сегмента», — перечислили принимаемые меры в пресс-службе.

УВЕСТИ КЛИЕНТА Свердловская железная дорога продолжает работу по привлечению грузов, которые до этого доставлялись по автомагистралям. В течение 2015 года филиал РЖД расширял свой

парк, закупая подвижной состав повышенного веса и длины, всего было сформировано и отправлено более 4 тыс. тяжеловесных поездов. В результате, поясняют в пресс-службе СвЖД, в 2015 году Свердловская железная дорога дополнительно привлекла 2,7 млн тонн грузов, ранее перевозимых только по автодорогам. Кроме того, компания ведет работу по привлечению новых грузоотправителей из металлургической отрасли. В конце января СвЖД организовала пробную доставку поездом трубной заготовки и трубопроката Первоуральского новотрубного завода (входит в группу Челябинского трубопрокатного завода) из Первоуральска в Челябинск. Предприятие по данному маршруту ежемесячно перевозит до 35 тыс. тонн продукции, из них лишь 10 тыс. тонн железнодорожным транспортом, а 25 тыс. тонн большегрузами. Для транспортировки такого объема по автодорогам нужно совершить 1,2 тыс. рейсов, для транспортировки по железной дороге требуется девять поездов. «Для перехода с автомобильного транспорта на железнодорожный для ЧТПЗ важны гарантированные сроки доставки менее 15 часов и конкурентный в сравнении с автотранспортом тариф», — сообщили в компании. До начала марта между Первоуральском и Челябинском планируется совершить еще одну поездку, по результатам которой ЧТПЗ примет окончательное решение о целесообразности переключения всего объема грузов на железнодорожный транспорт.

ДОРОЖНЫЙ ТАРИФ Рыночная стоимость грузоперевозок сейчас также является полем для конкурентирования автомобильных и железнодорожных перевозчиков. По данным грузовых компаний, транспортировка из Екатеринбурга в Москву груза 100 кг объемом 1 куб.м с автомобильными дорогами оценивается в сумму от 1,3 тыс. до 2 тыс. рублей, ж/д линией



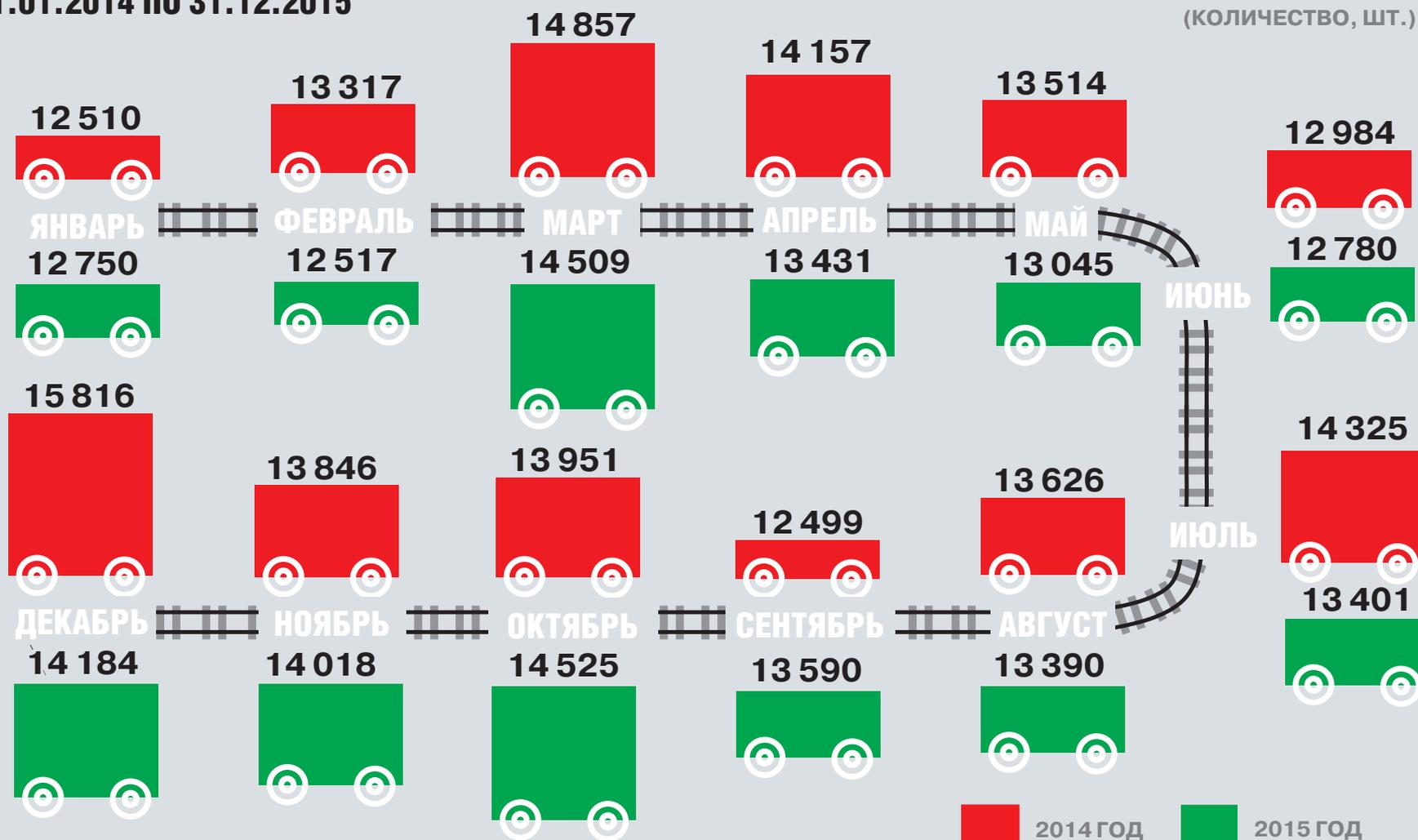
ПОРЯДКА 10 ТЫС. ТОНН ПРОДУКЦИИ С ПНТЗ ОТПРАВЛЯЕТСЯ ПО Ж/Д ЛИНИИ

— от 900 до 3 тыс. рублей. Транспортировка груза из Екатеринбурга в Челябинск на автотранспорте обходится грузоотправителям в сумму от 620 до 1,5 тыс. рублей, железной дорогой — 900 до 1,3 тыс. рублей. Доставка груза весом 1 т и объемом 10 куб.м автотранспортом из Екатеринбурга в Москву будет стоить от 7,4 тыс. рублей до 30 тыс. рублей, железной дорогой — 8–14 тыс. рублей. Аналогичный груз из Екатеринбурга в Челябинск на грузовике можно будет пере-

везти за сумму от 3,2 тыс. рублей до 20 тыс. рублей, по железной дороге — за 8–14 тыс. рублей. Хотя тарифы зачастую сопоставимы, массового оттока грузоотправителей с автотрасс на железную дорогу не следует ожидать, уверен эксперт ИПЕМ Дмитрий Черненко. «Это связано с тем, что основным преимуществом автотранспорта остается возможность перевозок от двери до двери и мелкие партии грузов», — подчеркнул он. ■

ДИНАМИКА ПОГРУЗКИ ПО ВСЕМ ТИПАМ ПЕРЕВОЗКИ ДЛЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖД С 01.01.2014 ПО 31.12.2015

ТИП ПОДВИЖНОГО СОСТАВА — КОНТЕЙНЕРЫ (КОЛИЧЕСТВО, ШТ.)



ИСТОЧНИК: НП ОЖДПС (WWW.NPOGDPS.COM)

УМЕРЕННАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ СВЕРДЛОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, ХОТЬ И СОКРАЩАЕТ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ПРИМЕРНО НА 16%, НО НЕ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ЗАТРАТ НА ПОВЫШЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ МАГИСТРАЛЕЙ. РЕГИОНАЛЬНОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО НА 1,1% ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОДОРОГ УВЕЛИЧИВАЕТ, ОСТАВЛЯЯ В СИЛЕ ПЛАНЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВЫХ ТРАСС. А ВОТ ШАНСЫ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОГОСТОЯЩИХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В КРИЗИС ПАДАЮТ.

ОЛЬГА ДМИТРИЕВА

РЕКОНСТРУКЦИЯ И РАСШИРЕНИЕ

Свердловская железная дорога обеспечивает 11% погрузки всех железных дорог России и занимает по этому показателю второе место среди филиалов ОАО «Российские железные дороги». Протяженность Свердловской железнодорожной магистрали составляет 7,2 тыс. км, она соединяет европейскую и азиатскую части России. Соответственно, технически исправное состояние инфраструктуры СВЖД остается в центре внимания головной компании. Но вложения в развитие сети сейчас сокращаются. В 2016 году объем инвестиций ОАО «РЖД» в региональную магистраль составит 20,4 млрд рублей, это на 16% меньше, чем было в 2015 году. Между тем в СВЖД не исключают, что в течение года инвестиционный план может быть скорректирован в сторону увеличения, как это произошло в прошлом году. Первоначально на 2015 год инвестиции планировались на уровне 22,5 млрд рублей, а затем выросли до 24,3 млрд рублей. «Основные инвестиционные проекты 2016 года реализуются для увеличения пропускной способности, обеспечения устойчивой и безопасной работы железнодорожного транспорта», — отметили в пресс-службе Свердловской железной дороги. Треть суммы — 6,1 млрд рублей — будет направлена на устранение инфраструктурных ограничений для пропуска существующего и перспективного грузопотока нефтехимических грузов с севера Урала. В первую очередь, речь идет о завершении работ по развитию участка Тобольск — Сургут — Коротчаево.

Продолжаются начатые еще в 2014 году работы по строительству третьего главного пути на участке Косулино — Баженово Транссибирской магистрали. Данный участок технологически связан с линией Тобольск — Сургут — Коротчаево и в будущем стал бы «узким» местом для пропуска вагонопотока с предприятий севера Урала. В текущем году предполагается модернизировать 83,3 км железнодорожных путей в УрФО. Еще порядка 4,8 млрд рублей свердловский филиал РЖД направит на обновление оборудования и устройств хозяйства электроснабжения, реконструкцию и модернизацию устройств автоматики и телемеханики, развитие предприятий локомотивного и вагонного хозяйств и так далее. Около 181,5 млн рублей будет израсходовано на реконструкцию вокзальных комплексов. Например, завершатся ремонтно-реставрационные работы в здании вокзала Пермь-1 и в здании вокзала станции Чусовская.

ЗАСНЕЖЕНЫ И ПЕРЕГРУЖЕНЫ Общая протяженность автомагистралей в регионе составляет 30,4 тыс. км, в том числе 18,6 тыс. км муниципальных дорог, 11 тыс. км региональных и 588 км федеральных. И техническое состояние местных автодорог, и их содержание оставляют желать лучшего. По данным управления ГИБДД, в период с октября 2015 года по февраль 2016 года плохие дорожные условия в виде снежного наката на проезжей части и ее обледенения стали причиной каж-

ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ОАО «РЖД» В РЕГИОНАЛЬНУЮ МАГИСТРАЛЬ СОСТАВИТ 20,4 МЛРД РУБЛЕЙ

дого второго ДТП, случившегося в регионе. При этом, через Свердловскую область, расположенную на границе Европы и Азии, проходят значительные транзитные грузовые потоки. Так, по данным федерального казенного учреждения «Уралуправтодор» через трассу М-5 (автодорога Москва — Челябинск) на Урал и в Сибирь идут большегрузы из Европы. Дороги Р-242 (Пермь — Екатеринбург) и Р-351 (Екатеринбург — Тюмень) входят в состав европейского автомобильного маршрута E22, который пролегает по территории Великобритании, Нидерландов, Германии, Швеции, Латвии. Почти 20% уральских дорог, как признают в «Уралуправтодоре», работают в режиме перегрузки. Традиционно недовольны состоянием российских дорог те, кто ездит по ним.

Замдиректора ООО «ВСГ-Урал» Александр Палкин называет низкое качество автомагистралей одной из основных проблем грузоперевозчиков. «Из-за плохих дорог приходится нести дополнительные затраты на обслуживание машин, повышается износ и резины, и подвески», — говорит Александр Палкин. «Если бы дороги были в нормальном состоянии, то вести разговор с перевозчиками было бы намного проще», — признавал министр транспорта и связи региона Александр Сидоренко на встрече с компаниями-грузоперевозчиками в ноябре, после введения платы за проезд по большегрузов. «Если взимается плата за проезд по федеральным дорогам, конечно, они должны соответствовать нормальному уровню», — подчеркивал министр.

ДЕНЬГИ УДЛИНЯТ ДОРОГИ В отличие от инвестпрограммы железной дороги финансирование развития автомобильных дорог, особенно местного значения, в Свердловской области в 2016 году увеличится. Общий объем расходов дорожного фонда региона составит 12,3 млрд рублей, что незначительно, на 1,1%, но больше по сравнению с прошлым годом. Вместе с тем, финансирование муниципальных дорог возрастет существенно — в 1,6 раза, до 3,3 млрд рублей. «Дорожное хозяйство — очень важный вопрос. Поэтому, несмотря на достаточно сложную ситуацию с финансированием региональной сети автодорог, изысканы средства для существенного увеличения финансирования местных дорог из бюджета области», — говорят в региональном министерстве транспорта и связи.

Всего в области до начала 2017 года должно появиться более 15 км новых трасс регионального значения. Дорожники продолжат строительство второго пускового комплекса южного полукольца Екатеринбургской кольцевой автодороги (ЕКАД) в рамках государственно-частного партнерства. Контракт на строительство этого участка заключен с подрядчиком на условиях, предполагающих, что он вначале введет объект, а к 2020 году получит деньги за работы. Первый комплекс был достроен в 2015 году, третий планируется открыть через несколько лет. Второй комплекс запустят уже в 2017 году. Завершение строительства ЕКАД позволит существенно разгрузить дороги Екатеринбурга за счет вывода порядка 60–80 тыс. единиц транзитного транспорта в сутки.

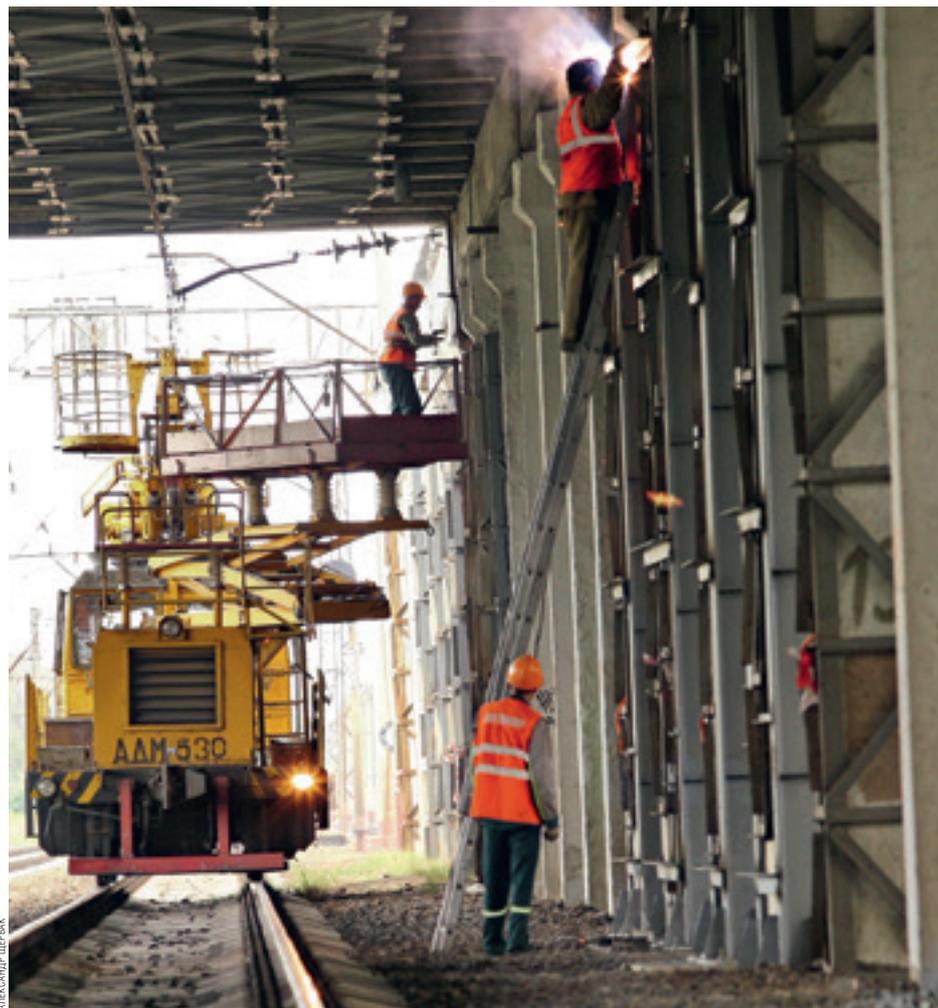
Помимо строительства в этом году запланирован ремонт магистралей. Так, 53 км региональных дорог будут капитально отремонтированы. Более мелкий ремонт пройдет на 43 км дорог. 60 км транспортных артерий предполагается изъять от накатанной

колеи, а если в течение года удастся сэкономить на содержании трасс, то колею уберут еще на 180 км автодорог. Для того чтобы наполнить дорожный фонд деньгами от штрафов и возмещения вреда от проезда большегрузов, в регионе в 2016 году запланировано строительство трех новых стационарных пунктов весового и габаритного контроля.

В Уралуправтодоре рассказали, что из федерального бюджета в 2016 году предполагается профинансировать капитальный ремонт лишь 6 км автодорог, тогда как в 2015 году капитально отремонтировано было почти 40 км. Однако некапитальный ремонт дорожники выполняют на 119 км трасс, а в 2015 году — лишь на 64,82 км. Также будут проведены работы по реконструкции участков автодорог Р-351 Екатеринбург — Тюмень. Объем финансирования дорожных работ из федерального бюджета в Свердловской области на 2016 год пока не утвержден, по предварительным данным он составит почти 2,6 млрд рублей. В прошлом году изначально на свердловские дороги из федеральных средств было выделено 2,3 млрд рублей. «Однако в связи с тем, что по объекту реконструкции дороги Екатеринбург — Тюмень подрядная организация выполнила работы с опережением графика, в конце 2015 года финансирование было увеличено еще на 900 млн рублей (составив в итоге 3,2 млрд рублей. — В.Г.). Надеемся, что и в этом году будут выделяться средства для финансирования опережающего темпа работ добросовестными подрядчиками», — отметил начальник Уралуправтодора Андрей Соляров. Будут ли проводиться ремонтные работы за счет сборов «Платона», не уточняется.

ПЛАНЫ НА СКОРОСТЬ В будущем в регионе могут появиться скоростные железные дороги. ОАО «Скоростные магистрали» (дочерняя структура РЖД) рассматривает проект строительства высокоскоростной магистрали «Москва — Екатеринбург» через Казань. Предполагается, что время в пути между Екатеринбургом и Казанью составит чуть более трех часов, поездка будет идти со скоростью 350–400 км в час, время до Москвы сократится до семи часов. Пассажиропоток линии может составить 10–13 млн человек в год. В первую очередь предполагается построить участок между Москвой и Казанью. Российско-Китайский консорциум ведет проектно-исследовательские работы по проекту этой дороги, если они будут выполнены в срок, то строительство отрезка скоростной магистрали начнется уже в 2017 году. Но конкретных планов по строительству скоростных путей между Казанью и Екатеринбург пока нет.

Второй рассматриваемый участок скоростной магистрали может появиться от Екатеринбурга до Челябинска. Сейчас путь от одного города до другого занимает, в зависимости от вида транспорта, от трех до пяти часов. Если скоростную железную магистраль удастся построить, то время поездки сократится до одного часа десяти минут. Челябинское правительство готовит «дорожную карту» реализации проекта, технико-экономическое обоснование которого планируется создать к лету текущего года. Предполагается, что проект, требующий миллиардных инвестиций, если и будет осуществлен, то на принципах частно-государственного партнерства. И вопрос, где взять инвесторов под проект, остается открытым. ■



СВЖД РАССЧИТЫВАЕТ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ «УЗКИХ» МЕСТ НА СВОЕЙ СЕТИ



АЛЕКСЕЙ ГОЛОВИН: Склад по расчету

О новых предложениях на рынке складской логистики Екатеринбурга рассказывает директор по маркетингу компании SVX Алексей Головин.

— Почему ООО «Гранит», известный девелопер рынка складской недвижимости, сменил название и расширил сферу деятельности?

— Действительно, компания SVX — это новое название ООО «Гранит», ведущего девелопера на рынке складской недвижимости Екатеринбурга. Мы уже более 15 лет работаем в сфере возведения и обслуживания складских помещений. У компании в собственности находятся три крупных складских комплекса, которые мы до последнего времени сдавали в аренду провайдерам логистических услуг. Это была обычная для рынка схема, при которой собственники складов сами не занимаются предоставлением логистических услуг.

В прошлом году собственники компании приняли решение эту привычную схему изменить. На выработку рыночной стратегии и техническое переоборудование складов ушло около полугода. И уже в конце 2015 года наша компания самостоятельно вышла на логистический рынок, сегодня мы предоставляем полный спектр услуг в области ответственного хранения, контракт пакинга, транспортно-экспедиторского обслуживания и логистического консалтинга. Мы работаем в полную силу и наращиваем клиентскую базу.

Что касается переименования, то новый бизнес потребовал нового имени, нового позиционирования. И так появилось название SVX.

— Почему вы решили выйти на рынок именно сейчас?

— За этим решением стоит четкий расчет. На логистическом рынке происходят серьезные изменения. Часть из них вызвана экономическими условиями, часть — развитием технологий хранения и обработки товаров. Компании уменьшают складские остатки, увеличивают оборачиваемость товаров, и, как следствие, падает спрос на площади. Если раньше рынок был дефицитным, и свои условия диктовали логисты, то теперь ситуация меняется.

Необходимо понять тенденции и перестроиться. Тот, кто первым сможет уловить грядущие изменения



и удовлетворить новые потребности клиентов, будет участвовать в формировании новой реальности, нового рынка. Мы делаем это сейчас, пока процесс начинается, мы уверены, что будем во главе этих изменений.

— Как же изменились запросы клиентов? Что необходимо, чтобы им соответствовать?

— Сегодня клиенты стремятся сократить расходы на логистику. Сделать это можно по-разному. Кто-то сокращает сотрудников, кто-то отказывается от услуг аутсорсеров и заводит собственные склады, кто-то «давит» на логистов, требуя скидок.

Мы предлагаем принципиально новый способ — снижение расходов за счет повышения технологичности всех логистических процессов. Это означает увеличение скорости оборачиваемости, упрощение систем контроля, исключение ошибок, удешевление операций за счет их автоматизации и, как следствие, — снижение затрат.

Способ непростой, в первую очередь, для нас, для логистической компании. Он требует серьезных инвестиций в кадры, в современные технологии, в информационную систему. Причем инвестиции эти нужно делать быстро и эффективно. Такое решение зависит от определенной смелости, серьезного расчета и наличия свободных ресурсов.

— Вам удалось?

— Да, мы создали современного технологически оснащенного провайдера логистических услуг. Мы отобрали лучшие из существующих на рынке технических решений в области складского и упаковочного оборудования.

Компания завершила внедрение современной WMS Axapta от компании Columbus. Это решение на платформе Microsoft. Система не просто обеспечивает управление складом и контроль товарных запасов в режиме реального времени, но и позволяет перенастраивать алгоритмы управления складом и товарными запасами силами наших сотрудников буквально за считанные минуты, а также осуществлять быструю интеграцию с информационными системами клиентов.

Все это позволило нам внедрить и опробовать на практике высокотехнологичные способы хранения, обработки, упаковки и отгрузки товаров. Сегодня наши клиенты получают возможность существенно экономить время и деньги именно за счет наших технологий.

— Этих нововведений достаточно для того, чтобы удовлетворить растущие запросы и потребности клиентов?

— Наши инновации не ограничиваются технологической сферой. Мы предлагаем нашим клиентам нововведения и на уровне финансовых решений. Одно из них — твердые тарифы на услуги складской логистики.

Это абсолютное ноу-хау. Мы отказались от сложных запутанных таблиц с десятками параметров и непрозрачным конечным ценообразованием. Вместо этого мы предлагаем простую систему, в которой клиент указывает нам несколько простых параметров, таких как количество единиц, сроки хранения и оборачиваемость, а мы даем ему окончательную цифру — сколько именно рублей он будет платить за наши услуги ежемесячно.

Тариф включает в себя весь комплекс работ, никаких «дополнительных платежей», никаких внезапных расходов. Только одна заранее запланированная, рассчитанная цифра на период действия договора. Это крайне удобно для планирования.

Для клиентов, которые хотят еще большей открытости и прозрачности, мы предлагаем работу по технологии Openbook. Мы готовы показать ценообразование и вместе искать возможности для экономии.

— За счет чего удается предлагать клиентам такие необычные для рынка условия?

— Большой плюс — собственные склады. Компания SVX владеет 80 тысячами квадратных метров складов категорий А и В+ в черте Екатеринбурга. Именно они обеспечивают компании большую гибкость в финансовых вопросах. Наши склады — это реальное пространство для маневра.

Над нами нет арендодателя, который каждый месяц требует свою плату вне зависимости от заполненности склада. Мы сами собственники помещений и можем распоряжаться ими по собственному усмотрению. Собственные склады дают нам возможность работать с оплатой по факту и предлагать клиентам варианты.

Как пример, клиент имеет возможность платить только за площади, которые реально использует. Не надо бронировать и оплачивать площади, которые потребуются один раз в месяц. Такая система выгодна для компаний, у которых товарные запасы значительно меняются в коротком отрезке времени. Мы можем пересчитывать занимаемые площади хоть ежедневно.

— Ставка делается на высокие технологии и собственные склады?

— Есть еще один элемент, не менее важный. Это кадры, интеллектуальный потенциал. Любые самые современные технологии, оборудование и информационные системы просто работают только с людьми, которые умеют их обслуживать и использовать все возможности. Только специалисты, выстраивающие технологические, финансовые и коммуникативные процессы в компании, заставляют систему эффективно работать.

Создание команды тоже потребовало много времени и серьезных инвестиций. Можно сказать, это была самая сложная часть во всем процессе выхода SVX на рынок провайдера услуг складской логистики. Каждая вакансия закрывалась индивидуально, подбирали лучших специалистов. Сегодня наша команда — основное конкурентное преимущество.

общая площадь складов
80 000 м²

число сотрудников



250
человек

17
лет

Безупречной
репутации
на рынке

16+ на правах рекламы

«Кольцовский 1»



ЕКАД, 5 км.,
строение 6

B+
класс

рабочая высота 9 м.

2 склада

общей площадью

28 562 м²



площадь АБК – 5600 м²

28 ворот с уравнительными платформами (доклевеллерами) и докшелтерами

8 ворот на ж/д рампе

5 вагонов на ж/д рампу

Температурный режим
от **-18°C** до **+21°C**

котельная
6.6 МВт

«Кольцовский 2»



Чернышевского, 106

A
класс

рабочая высота 11 м.

2 склада

общей площадью

27 732 м²



площадь АБК – 1000 м²

26 ворот с уравнительными платформами (доклевеллерами) и докшелтерами

8 ворот на ж/д рампе

6 вагонов на ж/д рампу

Температурный режим
от **-18°C** до **+21°C**

котельная
3.7 МВт

«На Шефской»



Совхозная, 18

B+
класс

рабочая высота 9 м.

3 склада

общей площадью

25 514 м²



площадь АБК – 2091 м²

котельная
3.8 МВт

30 ворот с уравнительными платформами (доклевеллерами) и докшелтерами

10 ворот на ж/д рампе

9 вагонов на ж/д рампу

Температурный режим
от **-18°C** до **+21°C**

Холодильник
от **-5°C** до **+5°C**

Морозильная камера
-18°C

620100, Россия, г. Екатеринбург, ул. Куйбышева, 82А, +7 (343) 211 45 55

Пространство, скорость, интеллект

WWW.SVX.COMPANY





ОЛЕГ МАРСЕН

БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ СКЛАДОВ В РЕГИОНЕ АРЕНДУЕТСЯ ИЛИ ВЫКУПАЕТСЯ ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ИГРОКАМИ

СКЛАДЫ В РОЗНИЦУ

С 2013 ГОДА УРАЛЬСКИЙ РЕГИОН СТАЛ ИНТЕРЕСЕН ДЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО РИТЕЙЛА КАК ПЕРСПЕКТИВНОЕ МЕСТО ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ СОБСТВЕННЫХ СКЛАДСКИХ ПОМЕЩЕНИЙ. СВОИ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ ЦЕНТРЫ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОИЛИ ТАКИЕ ИГРОКИ, КАК «МАКДОНАЛЬДС» И «МАГНИТ», СЕЙЧАС К РЫНКУ СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ ПРИСМАТРИВАЮТСЯ OZON.RU И СЕТЬ «ПЯТЕРОЧКА». НО ИЗ-ЗА ИЗМЕНИВШЕЙСЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ КОМПАНИИ ОСТОРОЖНЫ В ВОПРОСЕ ОРГАНИЗАЦИИ СОБСТВЕННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ.

АЛЕНА ТРОНИНА

НЕ ВРЕМЯ ДЛЯ СПЕКУЛЯЦИЙ По подсчетам директора по складской и индустриальной недвижимости Knight Frank Вячеслава Холопова, торговые компании ежегодно формируют более 50% объема сделок с объектами складской недвижимости в Екатеринбурге. «Учитывая удобное местоположение города, ряд федеральных компаний организуют здесь свои распределительные центры, рассчитанные на несколько регионов, — Свердловскую, Челябинскую и Тюменскую области, Пермский край», — добавляет он. Ежегодно Свердловская область демонстрирует один из самых высоких объемов таких сделок среди субъектов России. В 2015 году объем сделок с качественными складскими объектами превысил 50 тыс. кв. м, в 2016-2017 годах в Knight Frank прогнозируют сохранение объема на том же уровне.

С 2011 года в уральском мегаполисе объем ввода спекулятивных (построенных для свободной аренды) объектов находится на минимальном уровне, за последние два года в регионе вовсе не появилось не одного такого проекта. Такую тенденцию отмечают участники логистического рынка. «Все склады были

построены по схеме built-to-suit (под конкретного арендатора). Объекты, находящиеся сейчас на стадии строительства, также реализуются в данном формате», — пояснил господин Холопов.

Так что крупные распределительные центры в городе и вокруг него в последние годы появлялись по инициативе крупных сетей. В 2013 году в городе Среднеуральске был запущен в эксплуатацию распределительный центр компании HAVI Logistics. Он представляет собой первый комплекс для складирования и хранения готовой продукции сети фастфуда «Макдональдс» в Уральском федеральном округе (УрФО). Собственные складские площади способствовали увеличению присутствия франшизы «Макдональдса» в Екатеринбурге: к концу 2015 года сеть общепита расширилась практически в два раза, всего в городе начали работать 13 ресторанов.

Как организация собственного распределительного центра сказывается на бизнесе, можно также увидеть на примере торговой сети «Магнит». Ритейлер в 2013 году открыл в Свердловской области распределительный центр площадью 75 тыс.

кв. м, логистические объекты также были построены в Челябинской (16,2 тыс. кв. м) и Тюменской (48 тыс. кв. м) областях. «Все они максимально автоматизированы, что позволяет сотрудникам оперативно выполнять рабочие задачи, и исключает возможность ошибок», — отмечают в пресс-службе торговой компании. По мнению представителей сети, собственная логистическая система и дистрибуторская сеть позволяют ритейлеру контролировать процесс качественного хранения продукции и оптимизировать процесс доставки в магазины сети. Компания имеет 34 распределительных центра по стране, общей площадью 1,35 млн кв. м. На сегодняшний момент, по оценкам участников рынка, екатеринбургский филиал «Магнита» насчитывает более 200 магазинов в регионе.

ИНТЕРЕС НЕ ПРОПАДАЕТ По данным Росстата, оборот розничной торговли в Свердловской области в 2015 году сократился на 11% до 1,04 трлн рублей, общепита — на 8,1% до 56,04 млрд рублей. Хотя роста потребления со стороны населения не наблюдается,

открытие своих распределительных складов для крупнейших игроков в ближайшее время актуальности не потеряет. Наличие собственных объектов позволяет эффективнее организовывать логистику, исключая лишних посредников из цепочки доставки. С другой стороны, пояснил директор уральского филиала компании «Логопарк.ру» Виталий Хиль, пока что ряд компаний вынужден в нынешних экономических условиях пересмотреть свое решение об организации собственных складов с «нуля». «Возможно, этой весной мы увидим договоренности по поводу строительства своей площадки для X5 Retail Group (сети «Пятерочка», «Перекресток» и «Карусель». — **BG**), который может составить 35–40 тыс. кв. м. Однако полагаю, что окончательное решение пока не принято», — подчеркнул господин Хиль. В X5 Retail Group информацию о запуске новых проектов на Урале не прокомментировали.

В 2015 году о планах инвестировать около 100 млн рублей в аренду площадей в Екатеринбурге объявил онлайн-ритейлер Ozon.ru. В конце января 2016 года магазин полностью арендовал небольшой новый

**ОБОРОТ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ
В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ
В 2015 ГОДУ СОКРАТИЛСЯ
НА 11%**



складской комплекс класса А площадью 6,8 тыс. кв.м, собственником которого является компания «Промспецстрой». Это первый объект федеральной онлайн-сети в рамках региональной экспансии. Впрочем, на длительное хранение товаров данный объект не рассчитан. По словам руководителя корпоративной стратегии Ozon.ru Михаила Часовникова, компания планирует размещать на складе около 200 тыс. единиц самых популярных товаров, что позволит сократить сроки доставки с трех-пяти дней до одного.

СМЕЩЕНИЕ АКЦЕНТОВ Те ритейл-компании, которые еще не готовы строить площади на Урале, демонстрируют разноплановые предпочтения в вопросе аренды складов. С одной стороны, в Екатеринбурге спрос на складские помещения выше, чем в Московском регионе. Если в уральском мегаполисе доля вакантных площадей сейчас не превышает 3%, то на московском рынке этот показатель уже составил более 10%, подсчитали в консалтинговой компании JLL, Russia & CIS. Ситуация на уральском рынке для собственников качественных помещений куда благоприятнее, чем в других городах России, местный рынок не ощутил существенного удара из-за кризисных явлений. «Дефицит способствовал поддержанию ставок на уровне, сопоставимом с московским регионом, массового пересмотра коммерческих условий между собственниками помещений и арендаторами в регионе не наблюдалось», — пояснил Вячеслав Холопов из Knight Frank.

Однако некоторые торговые сети — например, ритейлеры обуви, бытовой техники и электроники — напротив стремятся уйти с екатеринбургского складского рынка на московский. Со стороны крупных сетей и небольших компаний возрос спрос на услуги логистических операторов и прослеживается тенденция вновь централизовать хранение в столице. «Ставки в Москве сравнимы с екатеринбургскими (350–420 рублей за кв.м. — **ВГ**), а зачастую даже ниже. Небольшие операторы отказываются от аренды собственных складов в регионах, перемещают основные товарные запасы на склады в Москве. Это формирует повышающийся спрос на услуги кросс-докинга (процесс приемки и отгрузки товаров без размещения в зоне долговременного хранения) в регионах», — рассказал директор уральского филиала компании «Логопарк.ру» Виталий Хиль.



КРУПНЫЕ РИТЕЙЛЕРЫ СТРЕМЯТСЯ КОНТРОЛИРОВАТЬ ПРОЦЕСС ДОСТАВКИ ПРОДУКЦИИ

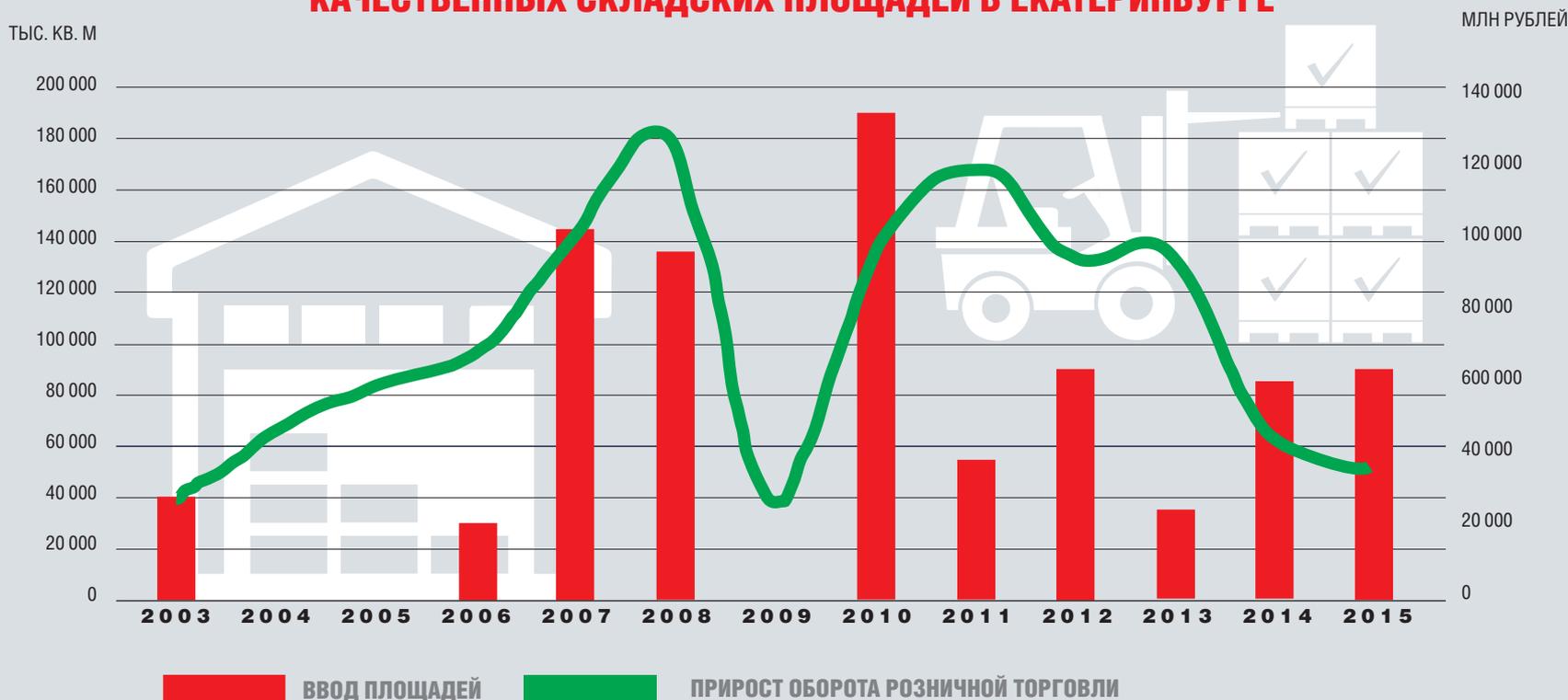
Также, отмечают логисты, продолжает расти спрос на логистические услуги со стороны ритейлеров, не имеющих собственных площадок в регионе. Услуги логистического оператора интересны в случае, если у компании объем поставок небольшой — меньше 2-3 тыс. паллетомест (единица объема хранения товара). «Такое предложение также интересно, если компания не может просчитать объемы поставок на ближайшие годы или требуется технологичная обработка товара при небольшом объеме. Операционные расходы на свой склад в таком случае будут больше, в то время как логистический оператор берет на себя риск простоя площадей», — убежден господин Хиль. Компании, которым технологичное оборудование и обученный персонал не требуются, ограничиваются арендой складов класса

«С» и тем самым экономят. Кроме того, на екатеринбургском рынке прослеживается тенденция к сокращению арендных площадей небольшими дистрибьюторами и оптовыми поставщиками. По словам экспертов, торговые сети в целях экономии начинают выстраивать логистику так, чтобы получать поставки напрямую от производителя. Более того, они сами становятся оптовыми поставщиками для небольших местных ритейлеров.

СТАВКА НА ПОНИЖЕНИЕ Новые рыночные проекты в качественном сегменте не анонсируются, потому что строить их в текущих условиях не только невыгодно, но и рискованно, уверены в «Логопарк.ру». «Если в течение трех-четырех лет арендные ставки расти не будут, для складского рынка это будет

плачевно. С учетом возросшей стоимости строительства и заемных средств окупаемость таких проектов будет доходить до 10–12 лет (ранее — 7-8 лет. — **ВГ**)», — поясняет Виталий Хиль. Себестоимость возведения здания склада за 2015 год выросла процентов на 20–25% — до 35 тыс. рублей за кв.м. Поэтому, убежден эксперт, если спекулятивные проекты и появляются, то будут небольшими, низкокачественными и построенными на собственные средства. «Если потребление будет сокращаться и товарный запас уменьшится на 20–30%, то еще года два новые площади вообще не будут нужны екатеринбургскому рынку. Если к концу года мы увидим резкий рост вакантных площадей, может стать ставка 350 рублей за кв.м будет считаться хорошей», — заключает господин Хиль. ■

ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ВВОДА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ КАЧЕСТВЕННЫХ СКЛАДСКИХ ПЛОЩАДЕЙ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ



ИСТОЧНИК: РОССТАТ, KNIGHT FRANK RESEARCH, 2016

ТРЕТЬЯ СТУПЕНЬ ЛОГИСТИКИ

услуги ЗРЛ появились в СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДЕСЯТЬ ЛЕТ НАЗАД. ПО ОЦЕНКАМ УЧАСТНИКОВ РЫНКА, ДЕНЕЖНЫЕ ОБОРОТЫ СЕГМЕНТА В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПРЕВЫШАЮТ 3 МЛРД РУБЛЕЙ В ГОД, ЧТО СОПОСТАВИМО С ДОХОДАМИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЗРЛ-КОМПАНИЙ. ПО МНЕНИЮ УЧАСТНИКОВ РЫНКА, СЕГМЕНТ ПЕРЕЖИВАЕТ СЕЙЧАС ПЕРИОД СТАГНАЦИИ. ДЛЯ РОСТА ДОХОДОВ НЕОБХОДИМО ПРИВЛЕКАТЬ К СОТРУДНИЧЕСТВУ МАЛЫЙ И СРЕДНИЙ БИЗНЕС, УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ. МАРИЯ ПОЛУС

ЗАПРОС НА ОПЕРАЦИЮ Термин Third-party logistics (3PL) появился в конце 1980-х годов. Первая ступень логистики First Party Logistic (1PL) представляет собой автономную работу, когда грузовладелец сам выполняет все операции по транспортировке и складированию. Вторая ступень Second Party Logistic (2PL) называется «традиционной» и уже предусматривает частичную передачу услуг логистики: предполагается, что к подрядным услугам грузоотправитель прибегает в случае отсутствия собственной транспортной базы.

ЗРЛ-услуга представляет собой передачу на аутсорсинг части или всех функций собственной логистики на управление профессиональному оператору. Как пояснили в транспортной компании DPD, первые запросы на ЗРЛ начали поступать от российских грузоотправителей в начале 2000-х, однако предложение отсутствовало. За 15 лет ситуация изменилась в лучшую сторону только в региональных центрах. «В Екатеринбурге, Новосибирске, Хабаровске, Нижнем Новгороде начали работать как федеральные игроки — например, Itella, FM Logistic, так и локальные операторы», — пояснила директор Уральского региона DPD в России Мария Шмидт.

ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ БИЗНЕСА В Свердловской области рынок ЗРЛ начал формироваться десять лет назад — в 2005-2006 гг. Тогда местные компании-дистрибьюторы (осуществляют оптовые закупки у производителей для дальнейшей передачи продукции ритейлу или дилерам) начали перестраивать свой собственный бизнес. Появлению рынка ЗРЛ способствовали транспортные компании, которые начали участвовать не только в грузоперевозке, но и в складской логистике.

Одним из первопроходцев в регионе стало ООО «ЛогИнУрал». С 1998 года компания осуществляла операции на рынке транспортных услуг в регионе, а предоставлять услуги ЗРЛ-оператора начала с 2006 года. Сейчас компания покрывает своей филиальной сетью 80% региона, предлагая предприятиям услуги от online-заказа грузоотправки до транспортно-экспедиционных операций. По данным «СПАРК-Интерфакса», с 2010 по 2013 годы выручка от продажи услуг у «ЛогИнУрала» увеличивалась — с 115,8 млн рублей до 186,8 млн рублей. В 2014 году она снизилась до 159,5 млн рублей. В 2010-2011 годы ЗРЛ-оператор показывал убыток от продаж услуг (9,5 млн и 11,6 млн рублей соответственно). В 2012 году компания получила прибыль в 12,4 млн рублей, однако показатель снизился в 2014 почти в 7 раз — до 1,8 млн рублей. Финансовые результаты за 2015 год компания пока что не раскрывает.

В список компаний, предлагающих ЗРЛ-услуги в Свердловской области, также входят ООО «Транспор-

тно-экспедиционная компания «Желдоринтеграция», «Евразийская Логистическая Компания ТЛЦ „Северный“», а также федеральные транспортные компании. Игроки рынка признают, что на рынке ЗРЛ сейчас происходит спад из-за стагнации экономики, операторам предстоит пересмотреть свой портфель услуг до 2018 года. «Явления (стагнации. — BG), происходящие в нашей экономике, стимулируют серьезные изменения на рынке коммерческой логистики», — пояснил директор по маркетингу компании SVX Алексей Головин. По его прогнозам, увеличить приток клиентов могут проекты мультисервисных услуг в логистике. Примечательно, что в ближайшие месяцы в Екатеринбурге начнет работать первый проект такого формата — фулфилмент-центр, организуемый «ЛогИнУралом» совместно с логистической компанией FRESH LOGIC. Фулфилмент представляет собой комплекс операций, рассчитанных на аутсорсинговые услуги для интернет-магазинов. Оператор берет на себя работу от оформления заказа покупателем до доставки продукции, в том числе услуги по хранению товара, формированию заказа и передачу в службу доставки. Стоимость проекта стороны не раскрывают, какие именно представители интернет-ритейла станут пользоваться комплексом — не сообщается.

Сама компания SVX Logistic (основная деятельность — девелопмент складской недвижимости), оценив меняющуюся экономическую ситуацию, начала свой проект ЗРЛ в 2015 году. Компания намерена в течение текущего года подписать контракты на услуги с 10 компаниями из производственного и торгового сегмента. «SVX организует весь цикл складской обработки, как на собственных складах, так и на площадях клиента, а также предлагает услуги перевозки по РФ и странам СНГ. Когда перед нами ставят задачу по сокращению издержек на логистику, например, на 10%, мы прорабатываем всю схему движения товара», — пояснил директор по маркетингу компании SVX Алексей Головин. Так, оптимизация издержек может включать в себя привлечение локальных операторов в других регионах

ОТГРУЗКА В ЧУЖИХ РУКАХ Услуги ЗРЛ предлагают и железнодорожные операторы, в данную нишу перевозчики в основном привлекают промышленников — машиностроительные, горнодобывающие и металлургические компании. Сначала предприятия соглашались на базовые услуги — предоставление вагонов и услуг перегрузки, формирование тарифов на перевозку. Постепенно компании начинают делегировать операторам все больше транспортных задач. Например, екатеринбургский филиал АО «РЖД Логистика» (входит в РЖД) подписал соглашение о сотрудничестве с 15 компаниями, среди них — Русская медная компания, ЕВРАЗ. В 2015 году компания заключила контракт с Уральской горно-металлургической компанией для организации внешней логистики дочернего ОАО «Сафьяновская медь». Предприятия-клиенты отдают на аутсорсинг управление своими транспортными подразделениями и парком. «За счет оптимизации процессов ЗРЛ-провайдером и разработки эффективных транспортно-логистических решений позволяют значительно сократить издержки предприятия», — отметил директор филиала Дмитрий Абдуллаев. Так, пакет ЗРЛ у железнодорожных перевозчиков включает в себя обеспечение ритмичности отгрузок и сбалансированное планирование транспортных процессов. За счет передачи логистики на внешнее управление снижение затрат на логистику составляет от 5 до 15%. Сколько удается зарабатывать на услугах ЗРЛ в Свердловской области, в компании не сообщают. В целом же, по подсчетам «РЖД Логистики», контракты ЗРЛ по всей России обеспечили компании 30% всей выручки за 2015 год, то есть 6,6 млрд рублей. Работу по формированию услуг ЗРЛ РЖД начала в 2009 году.

Екатеринбургский филиал АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) привлек к сотрудничеству предприятия, входящие в ПАО «Новолипецкий металлургический комбинат» (Группа НЛМК), ПГК начала предоставлять ЗРЛ-услуги в 2015 году. Например, филиал внедрил услуги промышленной логистики на площадках ОАО «Нижнесергинский метизно-металлургиче-

ский завод» (НСММЗ) в Березовском и в Нижних Сергах. Компания взяла на себя функции внутриводской логистики и сервисного транспортного обслуживания на площадках. «Затраты обоих заводов на перевозку продукции и содержание железнодорожного блока снизились на 8 и 5,3%, соответственно, а оборот вагонов на подъездных путях предприятий ускорен на 24 часа», — пояснили в пресс-службе ПГК. До конца 2016 год оператор намерен подписать ЗРЛ-контракт с еще двумя свердловскими заводами НЛМК — в Ревде и в Екатеринбурге.

НЕДОВЕРЧИВЫЙ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЬ

Большинство промышленников, за редким исключением, воздерживаются от комментариев по поводу перспектив ЗРЛ. В ЕВРАЗе сообщили, что сотрудничество с «РЖД Логистикой» позволило сбалансировать объемы производства и транспортировки. Сервис помог снизить долю затрат на транспортную составляющую в конечной стоимости продукции. «Оператор осуществляет комплексное транспортное обслуживание как сырьевых потоков, поступающих на предприятия ЕВРАЗ на Урале, — на Качканарском горно-обогатительном и на Нижнетагильском металлургическом комбинате, — так и партий готовой продукции в направлении портов России», — рассказали в пресс-службе ЕВРАЗ. Передача логистических задач одному исполнителю упростила компании взаимодействие с железнодорожниками и позволила сосредоточиться на производственных процессах.

Сами операторы жалуются на скептическое отношение потенциальных клиентов: многие грузоотправители пока не готовы кардинально менять транспортные технологии. «Главный фактор, сдерживающий развитие ЗРЛ — неготовность предприятий отдавать управление столь важными процессами „в чужие руки“. Еще один момент — недостаток квалифицированных игроков на рынке, обладающих необходимыми компетенциями и знаниями технологий транспортных процессов», — сообщили в АО «РЖД Логистика».

Представители складской и транспортной логистики не делятся прогнозами, какой денежный поток можно привлечь в Свердловской области за счет ЗРЛ. Однако неофициально участники рынка сообщают, что в Екатеринбурге ежегодный валовый доход складских ЗРЛ-операторов достигает 3,36 млрд рублей. Клиенты тратят порядка 3–9% средств, полученных от продажи услуг или продукции, на складских провайдеров. «Около 400 тыс. кв.м логистических комплексов занимают сторонние операторы, средний валовый доход за 1 кв.м составляет 700 рублей в месяц», — неофициально отметил собеседник, знакомый с ситуацией на рынке.

Региональный директор FM Logistic Денис Мионов добавил, что стоимость погрузочно-разгрузочных работ за обработку одной паллеты составляет в Свердловской области от 75 до 95 рублей. Директор Уральского региона транспортной компании DPD Мария Шмидт считает, что операторы не смогут существенно увеличить доходы, если будут ориентироваться только на крупный бизнес. «Им следует научиться оказывать услуги среднему и малому бизнесу для увеличения выручки», — отметила она. ■

ПОКА ЧТО ПРОМЫШЛЕННИКИ С НЕХОТОЙ ОТДАЮТ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ НА АУТСОРСИНГ



ВЛАДИСЛАВ ПОИШКОВ

СНИЖЕНИЕ ЗАТРАТ НА ЛОГИСТИКУ СОСТАВЛЯЕТ ОТ 5 ДО 15% ЗА СЧЕТ ПЕРЕДАЧИ УСЛУГ НА АУТСОРСИНГ



KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**



SVX
logistics
80 000 м²



ЕКАД, 5 км., строение 6



Совхозная, 18



Черняховского, 106

СКЛАД ПО РАСЧЕТУ



3 площадки

Собственные склады категорий



Температурный режим

от **-18°C** до **+21°C**



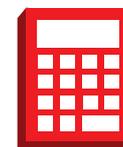
**Выделенные
железнодорожные пути**



Прямой договор
с собственником



Оплата по факту
за реально
используемые
площади



Фиксированные
тарифы на 2 года



Инновационная
логистическая
система



Компетентный
персонал



Прозрачные
отношения



Россия, г. Екатеринбург,
620100, ул. Куйбышева, 82А
info@svx.company
+7 (343) 211 45 55

ПРОСТРАНСТВО, СКОРОСТЬ, ИНТЕЛЛЕКТ

WWW.SVX.COMPANY