

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

Дело осложняется еще и тем, что площади были арендованы в 2007-2008 годах. В то время рынок был на стороне арендодателя, и договор аренды заключался на пике арендных ставок на долгие сроки с очень жесткими условиями по досрочному расторжению договора», — рассказал Валентин Туртия, директор департамента складской и индустриальной недвижимости Colliers International. Как отмечают игроки рынка, арендаторы продолжают уходить, даже несмотря на штрафы.

«До финансового кризиса они готовы были арендовать большие площади, но сегодня их потребности сократились как минимум вдвое. Кроме того, в нынешней финансовой ситуации потенциальные арендаторы просто опасаются принимать решения об аренде склада. Во-первых, они надеются на скорое падение ставок аренды. Во-вторых, многие предприятия столкнулись с падением объемов продаж и сейчас не могут предсказать дальнейшее развитие своего бизнеса, а соответственно, и потребность в новых складских площадях», — комментирует Николай Пашков, директор по профессиональной деятельности Knight Frank St. Petersburg. Ну и, наконец, часть потенциальных арендаторов из-за ситуации на рынке кредитования просто не имеют средств на аренду.

Все названные проблемы привели к замораживанию строек девелоперами, специализирующимися на возведении логистических центров. В Москве и Московской области было заявлено к строительству 6 млн кв. м складов до 2010 года, общий объем вложений на 2007 и 2008 годы составлял \$10 млрд. Уже к весне объем заявленных к реализации площадей в Москве и области сократился на 1 млн кв. м (500 тыс. кв. м вместо 1,5 млн кв. м).

НЕСГИБАЕМЫЕ НОВОСТРОЙКИ

Единственное позитивное следствие финансового кризиса заключается, возможно, в том, что себестоимость строительства снизилась на 15-20%, однако все равно осталась достаточно высокой. По разным оценкам, участки в регионах России подешевели в два-пять раз. Кроме цены земли, а также фундаментных и основных строительных работ, себестоимость, по словам девелоперов, включает в себя значительные затраты на складское оборудование, системы безопасности, информационное обеспечение товаропотока (WMS). Сейчас строительство логистических комплексов класса «В» в Воронеже колеблется от \$500 до 600 за 1 кв. м, а объектов категории «А» может превышать \$1 тыс.

До кризиса срок окупаемости подобных проектов оценивался банкирами и участниками рынка в шесть-семь лет, а в настоящее время отраслевые аналитики говорят о 12-14 годах. Соответственно, получить финансирование банка под подобный проект в современных условиях на отечественном кредитном рынке невозможно в принципе.

Как и ожидалось, уже начатые проекты не были заморожены: либо потому, что находятся в высокой стадии реализации, либо потому, что девелопер нашел альтернативный источник получения средств. В Воронеже близки к завершению работы по возведению логистического центра «Аэробус» класса «А» площадью 40,4 тыс. кв. м, который строится на федеральной трассе «Дон» компаниями «Сота» (осуществляет брокеридж проекта) и «Авион» (структура группы «Продимекс», одного из лидеров отечественного сахарного рынка). Воронежская логистическая компания (ВЛК) ведет строительство второй очереди своего логистического центра. Ее чистая арендная площадь составит не менее 24 тыс. кв. м. Возможным проектом стал благодаря новому источнику кредитных ресурсов — 70%



В ВСЯКИЙ СКЛАД В ВОРОНЕЖЕ ОКАЗЫВАЕТ КОМПЛЕКСНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

от необходимых 28 млн евро компания получила в BRE Bank (Польша) на шесть лет под 6% годовых. Правда, «в нагрузку» приобрела и польского застройщика Trasko-Inwest, что увеличило стоимость центра примерно на 10%. «Зато мы получили банковские гарантии. В случае, если строительство не будет завершено в запланированные сроки, финансовые потери нам компенсируют», — сообщил Александр Бакиров, владелец компании.

У ВЛК есть и якорный клиент — 50% площадей в строящемся объекте получит X5 Retail Group, крупнейший отечественный ритейлер (сети «Пятерочка», «Перекресток» и «Карусель»), который уже занимает около 60% площади в первой очереди логистического центра. Судя по коммерческим предложениям, возводя новые комплексы в условиях кризиса, воронежские девелоперы, очевидно, учли опыт московских коллег, в настоящее время реформирующих свои объекты под потребности рынка, в частности, предусмотрев значительные площади низкотемпературных складов и холодильников.

Другие заявки на реализацию проектов по строительству качественных логистических комплексов (а за последние два года их было заявлено около десятка), очевидно, останутся нерезализованными. Минувшим летом местная компания «Виль» презентовала промышленно-складской парк «Перспектива» на территории Новоусманского района и на трассе Воронеж — Тамбов (под «Перспективу» отведено более 120 га). Однако инициаторы проекта продавали даже не склады, а участки земли с подведенной к ним дорогой и коммуникациями. Здания

клиентам предлагалось строить самостоятельно с помощью строительных компаний — партнеров «Виль». Несмотря на демпинговые цены (20 тыс. рублей за «сотку»), предложение не вызвало большого интереса.

И в «Соте», и в ВЛК полагают, что даже при постепенном восстановлении потребительской активности и товаропотока имеющихся площадей (с учетом достраиваемых) будет достаточно для удовлетворения спроса на логистические услуги и в течение ближайших лет дефицит складских помещений воронежскому бизнесу не грозит.

ВЛАСТЬ В ПОМОЩЬ

Областное правительство тем временем рассчитывает на госинвестиции в развитие логистики в регионе. Губернатор Алексей Гордеев активно лоббирует проект по строительству многофункционального вокзала «Воронеж-3» на станции «Придача», включающего в себя, в частности, мультимодальный транспортно-логистический центр класса «А» площадью 70 тыс. кв. м. Необходимые вложения в комплекс, который предполагается построить на базе грузового двора станции «Придача», ранее оценивались в 3 млрд рублей. С такой инициативой выступала и предыдущая администрация области, она даже получила предварительное одобрение со стороны ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), однако в дальнейшем РЖД объявили о сокращении своей инвестпрограммы и заморозили ряд амбициозных проектов, в том числе и в Воронежской области. Тем не менее возможность включения «Воронеж-3» в инвестпрограмму монополии на следующий год обсуждалась губернатором Гордеевым и

главой РЖД Владимиром Якуниным в июле, а в конце августа господин Гордеев подписал соглашение с председателем Внешэкономбанка Владимиром Дмитриевым о возможном участии финансовой корпорации в ряде местных проектов, в том числе железнодорожном. Впрочем, пока договоренности существуют на уровне протокола. Учитывая, что последние месяцы РЖД заявляют о постепенном восстановлении объемов грузовых перевозок, проект «Воронеж-3», по мнению экспертов, может оказаться востребованным.

В принципе, на развитие логистического рынка играют и планы облправительства по созданию индустриального парка «Масловский», который был презентован на инвестфоруме «Сочи-2009». В ходе мероприятия Минрегион России принял на рассмотрение заявку региональных властей по софинансированию инфраструктуры проекта стоимостью 500 млн рублей. Индустриальная зона ориентирована на промышленный сектор. Ее площадь составляет 250 га. Там запланировано, в частности, размещение завода трансформаторов германского концерна Siemens и строительство Armax Group (Санкт-Петербург) комплекса по производству минеральной ваты на основе базальта мощностью 400 тыс. кубометров в год. Помимо производственной площадки, проект включает складские помещения для хранения готовой продукции. Объем инвестиций составит 3,5 млрд рублей. Предложение построить в зоне завод сельхозтехники от губернатора Гордеева получил и Claas. Очевидно, что складские мощности понадобятся не только Armax Group, но и всем потенциальным резидентам парка «Масловский». ■

Журнал QUALITY
ЖУРНАЛ ИЗ ОБЛАСТИ ПЬЕКАСНОГО
Коммерсантъ

группа компаний
БРИСТОЛЬ
ЦЕНТР

Россия, 394026, г. Воронеж, ул. Плехановская, 66 Б
телефон/факс: (4732) 96-96-67 (многоканальный)
e-mail: bristol_centр@mail.ru | www.bristol-centр.ru

КОМПЛЕКСНЫЕ ПРОЕКТЫ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ
Проектирование, поставка, монтаж трансформаторных подстанций и дизель-генераторных установок. Электромонтажные работы. Общестроительные работы.

На правах рекламы. Товар сертифицирован. Лиц. Е026575 от 22.02.08 выд. ФА по стр. и ЖКХ