



ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЛОГИСТИКА»

ЖИТЬ ДОЛГО

Видели ли вы громадные перетяжки с рекламой скоростного поезда, который будет следовать по маршруту Москва—Питер? Они еще недавно укрывали улицы обеих столиц. Так вот, если верить напечатанному на плакатах, скоростной экспресс начнет перевозить пассажиров уже в этом году. И это на первый взгляд не кажется преждевременным обещанием: составы закуплены, пассажирский поток давно сформирован. Но нет. Скоростной поезд появится на заявленном маршруте не ранее 2009 года. А торпливые сотрудники госмонополии, поспешившие поделиться с потенциальными пассажирами хорошей новостью, наказаны.

На мой взгляд, эта история очень характерна для нашей страны в принципе и для такого сектора бизнеса, как логистика, в частности. Я читаю интервью и заметки этого номера Business Guide о прекрасных планах реконструкции морских и речных портов. О долгожданных программах расширения таможенных переходов и планах избавления от многокилометровых пробок на пограничных переходах. Очень хочется увидеть работающие грузовые терминалы московских аэропортов и морские паромы. Не говоря уже о том, чтобы ездить поездами РЖД в европейские страны...

Вот только жаль, что ждать реализации всех этих грандиозных проектов придется долго. Пожалуй, даже неразумно упрекать участников процессов в медлительности: у нас столько десятилетий практически ничего не строили, что странно было бы ожидать быстрого появления всех необходимых объектов. В России надо жить долго. Иначе перемены к лучшему можно и не заметить.

К примеру, когда я пошла в первый класс, в Зеленограде появилось более чем высотное здание — монолитная коробка будущей гостиницы в 30, если не больше, этажей. Лет 25 этот никому не нужный недострой так и торчал в самом центре города. Он стал своего рода достопримечательностью, и никто из жителей, кажется, не сомневался в том, что гостиница не будет построена никогда. Однако пару лет назад появилась девелоперская компания, которая быстренько превратила замороженную высотку во вполне современный бизнес-центр.

Да, гостиницей небоскреб так и не стал. Девелоперы прислушались к расчетам консультантов, которые свидетельствовали о том, что у города нет необходимого потока туристов.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕСТРОЙКИ ОЖИДАЕТСЯ, ЧТО К 2026 ГОДУ ОБЪЕМ ВОЗДУШНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ВЫРАСТЕТ КАК МИНИМУМ ВТРОЕ ПО СРАВНЕНИЮ С НЫНЕШНИМ. ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ РОСТА ПРИХОДИТСЯ НА СТОЛИЧНЫЙ РЕГИОН. СЕЙЧАС МОСКОВСКИЕ АЭРОПОРТЫ ПЛАНИРУЮТ СУЩЕСТВЕННО РАСШИРИТЬ ПЛОЩАДИ СВОИХ ГРУЗОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ.

ТАТЬЯНА КОМАРОВА

СТАВКА НА МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТЬ Шереметьево хочет к 2015 году стать лучшим аэропортом-хабом в Европе по качеству обслуживания и в рамках этой стратегии планирует строительство крупнейшего в России мультимодального грузового комплекса, который объединит в себе множество объектов по организации обслуживания авиа-, авто- и железнодорожных перевозок. Пока началось только строительство главного объекта комплекса.

Инфраструктура нового комплекса предусматривает организацию площадей для обработки крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Шереметьево станет первым аэропортом в России с возможностью обрабатывать такие грузы на одной территории на трех видах транспорта. Универсальность — одно из главных конкурентных преимуществ этого аэропорта. «В отличие от Домодедово, аэропорт Шереметьево предоставляет перевозчикам возможность выбирать поставщиков услуг для осуществления рампового обслуживания: на сегодняшний день здесь работают три поставщика складских услуг со значительными площадями, предназначенными для хранения разных видов грузов. Здесь также имеется возможность для специализированных перевозок опасных грузов („Шереметьево-Карго“) и проведения погрузо-разгрузочных работ на рамповых самолетах (международный аэропорт Шереметьево). Шереметьево можно назвать наиболее универсальным из аэропортов Москвы», — говорит генеральный директор авиакомпании AirBridge Cargo Геннадий Пивоваров.

После введения в эксплуатацию нового здания у аэропорта Шереметьево появится возможность для существенного увеличения грузопотока — правда, конкретные цифры не называются. Мультимодальный грузовой комплекс будет расположен в секторе Шереметьево-1 на территории около 13 тыс. кв. м. Инвестором строительства грузового комплекса выступает ООО «Стройимпорт», генеральным подрядчиком — «Транстрой». Стоимость возведения самого авиатерминала, который будет построен в первую очередь, составляет, по расчетам компании, около \$10 млн.

Строительство грузового терминала началось в конце апреля 2007 года, и будущим арендаторам обещают, что они смогут въехать в свои помещения уже во втором квартале текущего года.

УВЕЛИЧЕНИЕ С НУЛЯ Шереметьево расширит свои грузовые площади быстрее, чем конкуренты. Во Внуково почтово-грузовой терминал будет строиться одновременно с новым пассажирским и рядом с ним. Вначале предполагалось, что комплекс будет введен в строй в 2007 году, но он до сих пор не готов. Теперь говорят, что он будет сдан в 2008-м. Комплекс во Внуково тоже будет интермодальным. Его основная функция — обработка и хранение грузов и почты в аэропорту при организации перевозок на воздушном, автомобильном и железнодорожном транспорте, а также оказание услуг по таможенному оформлению, агентской и экспедиторской деятельности. Площадь терминала составит 57 тыс. кв. м, в нем будет от двух до семи этажей, пропускная способность — 150 тыс. тонн в год. С вводом его в действие Внуково сможет больше чем в семь раз увеличить объем грузоперевозок — пока через аэропорт проходит не более 20 тыс. тонн грузов в год.

Новый терминал будет примыкать к новому зданию аэровокзала, что, как планируют руководители аэропорта, позволит в максимально сжатые сроки доставлять груз к местам стоянок самолетов и сократить время, отведенное на прием груза для воздушной перевозки, до трех часов до начала рейса. Работать он будет круглосуточно. На первом уровне будут склады хранения грузов любой категории, в том числе опасных, радиоактивных, ценных, требующих определенных температурных условий, тяжеловесных и дру-

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



КОГДА ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ «ВНУКОВО» ЗАРАБОТАЕТ, АЭРОПОРТ СМОЖЕТ БОЛЬШЕ ЧЕМ В СЕМЬ РАЗ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

гих, на втором уровне — склады хранения товаров магазинов беспошлинной торговли и экспресс-грузов. Общая площадь складов составит около 20 тыс. кв. м.

Грузовой терминал по замыслу руководства аэропорта будет представлять собой бизнес-центр, объединяющий участников процесса грузоперевозки в единую логистическую цепь, что позволит существенно сократить время обработки каждой заявки. В рамках эксперимента на базе нового терминала создадут московский центр экспресс-перевозок. Аэропорт Внуково готов предоставить экспресс-перевозчикам изолированные зоны на территории для организации складов и офисов и перспективу расширения возможностей для обработки экспресс-грузов.

Инвестиции в проект составят более \$40 млн.

БЕЗМЯТЕЖНОЕ ЛИДЕРСТВО Нынешний лидер по объемам грузообработки в Москве аэропорт Домодедово пока не планирует строительства нового грузового терминала. Площадь существующего невелика по сравнению с тем, что планируют построить конкуренты: она составляет около 13 тыс. кв. м. Но это пространство используется максимально эффективно: его пропускная способность составляет до 800 тонн груза в сутки, то есть до 292 тыс. тонн в год (правда, до таких объемов грузоперевозки аэропорт пока не дошел). Кроме того, терминал хорошо технически оснащен. Это позволяет принимать разные грузы, в том числе де-

лящиеся и радиоактивные. Поэтому дальнейшее развитие грузовой части аэропорта будет происходить не экстенсивным, а интенсивным путем: предполагается увеличение площади складов, внедрение технологии радиочастотной идентификации объектов при обработке грузов, увеличение доли обработки пакетированного груза, создание новых транспортно-логистических цепочек отправки грузов, дальнейшее формирование собственной сети продаж грузовых перевозок. В ближайшие два-три года будут построены дополнительные площади — около 14 тыс. кв. м. За счет этого емкость грузового терминала планируется удвоить.

Правда, не понятно, позволит ли такая модернизация решить основные проблемы грузового терминала — недостаточное количество складских помещений и техники, необходимой для работы с тяжелыми и негабаритными грузами, которые перевозятся рамповыми самолетами. Останется и такой недостаток, как значительная удаленность грузового терминала от стоянки самолетов.

По данным компании «Атон», сейчас на Домодедово приходится чуть более 50% объема всех грузовых перевозок; но со временем расклад, вероятно, изменится. «Конечно, с запуском новых терминалов баланс сместится не в пользу сегодняшнего лидера. Однако до этого наверняка будет некоторый временной лаг, связанный с вводом обслуживающих линий на полную мощность. Поэтому реальную конкуренцию домодедовскому грузовому терминалу в Шереметьево составит не раньше середины 2009 года», — полагает Илья Ильин, аналитик «Атона». Внуково же, очевидно, не сможет занять лидирующие позиции, но увеличит свою долю на рынке. ■



Новая услуга «НОЧНОЙ ЭКСПРЕСС»

- Ежедневная экспресс-доставка сборных грузов по маршруту Москва — Санкт-Петербург — Москва
- Возможность перевозить посылки и грузы различных весовых категорий
- Доставка «от двери до двери» в любую погоду по принципу «точно в срок»
- ON-line контроль доставки груза через Internet
- Специальные меры, исключаяющие вероятность повреждения груза при перевозке



Контакты: +7 (812) 336 32 04,
+7 (495) 774 15 98, www.logistik.ru

реклама