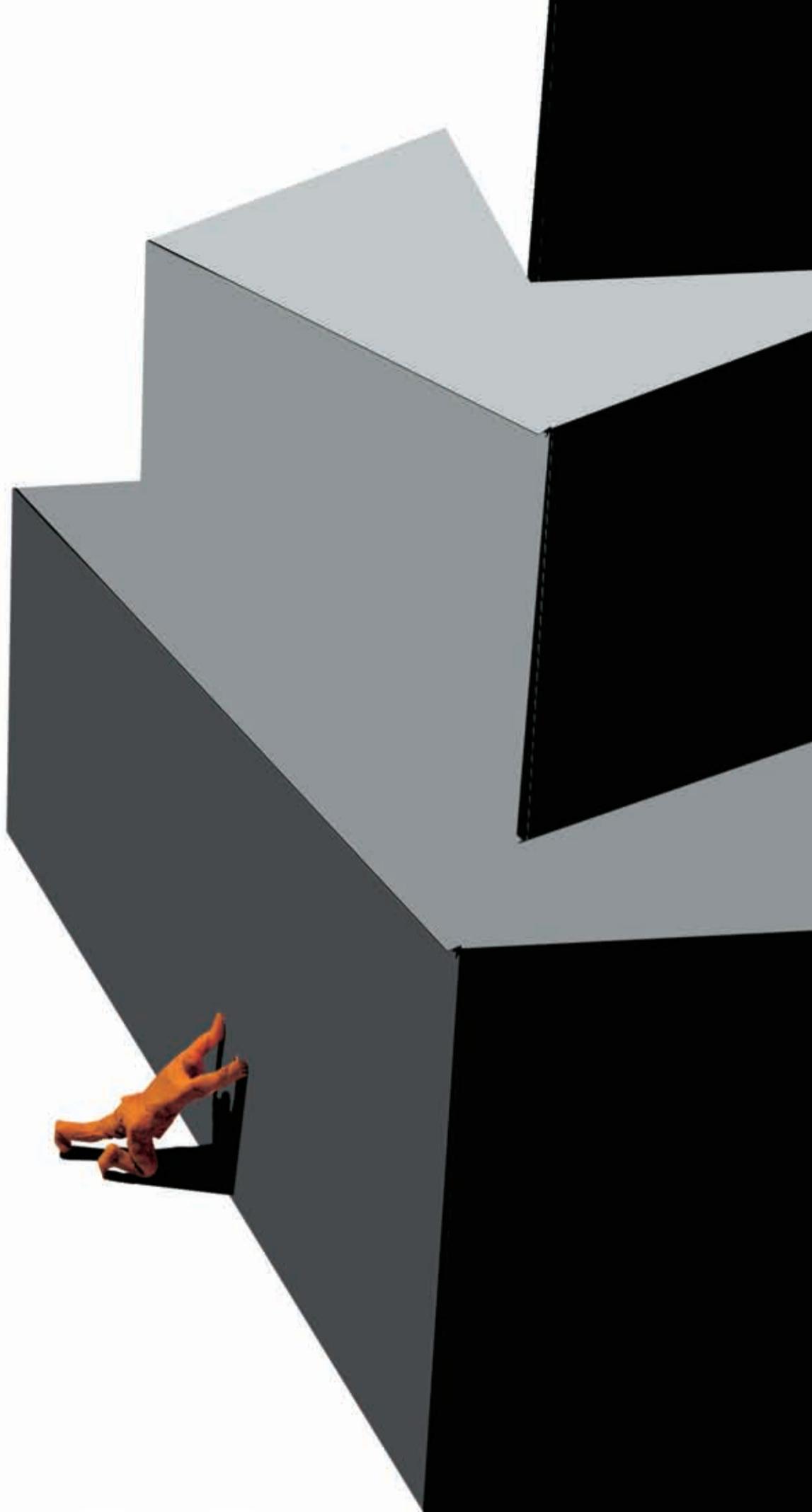


ЛОГИСТИКА

**НОВЫЕ ГРУЗОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ
АЭРОПОРТОВ: МОСКОВСКИЙ
ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ
УКРЕПЛЯЕТ СВОИ ПОЗИЦИИ / 27
О РАЗВИТИИ МОРСКИХ
И РЕЧНЫХ ПОРТОВ
В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПРОГРАММЫ / 28, 29
ПОЕЗДА РЖД НАЧНУТ ЕЗДИТЬ
В ЕВРОПУ ПО «СВОЕЙ» КОЛЕЕ / 32
КАК РЕШАЮТСЯ ПРОБЛЕМЫ
ПОГРАНПЕРЕХОДОВ / 35**



Вторник, 22 апреля 2008 №68
(№3885 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №25–40
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE





Побеждай с командой DPD!

DPD — это европейское качество услуг и надежные решения для доставки посылок и грузов.
DPD — это многолетний опыт и современные технологии в транспортной логистике.
Команда DPD помогает вам побеждать в премьер-лиге вашего бизнеса.

Группа компаний Armadillo. Экспресс-доставка, логистика.
Тел.: (495) 775 42 75, www.bizpak.ru, www.dpd.ru

ЗАО «Армадилло Бизнес Посылка»
Лицензии № 33193, № 33194, № 37982, № 37983, № 44516, выданы Россвязьнадзором.



In time with business.



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 Домодедова, 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 грузовый 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, исключающие вероятность повреждения груза при перевозке



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

реклама

«НА КАЖДЫЙ РУБЛЬ, ЗАТРАЧЕННЫЙ ГОСУДАРСТВОМ, БЫЛО ПРИВЛЕЧЕНО БОЛЕЕ СЕМИ РУБЛЕЙ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ»

В РОССИИ РЕАЛИЗУЕТСЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ НА 2010–2015 ГОДЫ». ОНА ПРЕДПОЛАГАЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ И РАЗВИТИЕ, А ИНОГДА И ВЫВОД ЗА НЫНЕШНИЕ ГРАНИЦЫ ДЕСЯТКОВ СУЩЕСТВУЮЩИХ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ ПОРТОВ, А ТАКЖЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ. О РАЗВИТИИ ПОРТОВ В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ АННЕ ГЕРОЕВОЙ РАССКАЗАЛ РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА АЛЕКСАНДР ДАВЫДЕНКО.



АЛЕКСАНДР ДАВЫДЕНКО,
РУКОВОДИТЕЛЬ
ФЕДЕРАЛЬНОГО
АГЕНТСТВА МОРСКОГО
И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

BUSINESS GUIDE: В России насчитывается 62 торговых и специализированных морских и около 150 речных портов. Какие из них являются стратегически важными для государства?

АЛЕКСАНДР ДАВЫДЕНКО: Что касается морской деятельности, к стратегически важным относятся порты, обеспечивающие потребности российской экономики и внешней торговли в перевалке экспортно-импортных грузов. Среди них — Архангельск, Мурманск, Санкт-Петербург, Приморск, Высоцк, Выборг, Усть-Луга, Калининград, Балтийск, Кав-

каз, Тамань, Новороссийск, Туапсе, Астрахань, Оля, Махачкала, Владивосток, Находка, Восточный, Ванино. Кроме того, ведется строительство новых портов. Остальные — в основном регионального и местного значения и предназначены для обработки каботажных грузов.

ВГ: Что сейчас происходит с портами?

А. Д.: По поручению президента РФ правительством подготовлен комплекс мер по развитию портов и портовых особых экономических зон, включающий и необходимость совершенствования нормативно-правовой базы. В этом направлении уже сделаны эффективные шаги. В ноябре прошлого года принят федеральный закон «О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», а также поправки в закон «Об особых экономических зонах в РФ» и отдельные законодательные акты РФ, касающиеся создания портовых особых экономических зон.

К недостаткам в развитии российских портов можно отнести особенности их климатического и географического положения. Первая проблема — это глубины. Российские порты были построены в 60–70-х годах прошлого века и не удовлетворяют современным требованиям в части глубин у причалов и на портовых акваториях. Вторая — устаревшая инфраструктура. Причалы, пирсы — все, что подвергается временному воздействию, рано

или поздно выходит из строя. Все это ведет к тому, что в порты не могут заходить суда большой вместимости.

ВГ: Все порты устарели?

А. Д.: Сказать, что все порты у нас устаревшие, нельзя. Реконструкция и строительство новых причалов ведется постоянно. И в этой связи почти по каждому порту можно привести примеры. Взять хотя бы Новороссийский порт. Управляющая компания, объединившая все стивидорные компании, работающие в порту, разработала и согласовала с нашим агентством план реконструкции порта и работает в этом направлении. В порту Махачкала когда-то были полностью разрушены молы (оградительные сооружения, защищающие портовую акваторию от волнения. — **ВГ**).

А бухта этого порта открытая и небольшая, и, естественно, она не защищена. В отличие от стамбульской бухты Золотой Рог или Голден Бэй: они находятся внутри суши, и им не нужны волнозащитные сооружения. А в Махачкале такого нет. Поэтому и причалы были полностью разрушены. Руководство порта сумело реконструировать и восстановить все причальные и гидротехнические сооружения и построить новые сухогрузный и паромный комплексы. Как пример можно привести новый порт Усть-Луга. Там построены причалы. Но должны еще быть и подходные каналы, разворотные круги и т. д. Над этим сейчас работают.

ВГ: Расскажите, в чем заключается новая программа «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы» в части развития российских портов?

А. Д.: В последние годы основным инструментом реализации государственной политики в сфере транспорта была федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», которая в целом выполнила свою функцию и будет завершена в 2009 году. Выполнение ФЦП обеспечит согласованное развитие объектов транспортной инфраструктуры, улучшение технических и экономических параметров транспортной системы страны. В целом по подпрограмме «Морской транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной системы России на период 2002–2010 годов» объем финансирования в 2007 году составил более 51,5 млрд рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета — 6,3 млрд рублей, за счет внебюджетных источников — более 45 млрд рублей. Таким образом, на каждый рубль, затраченный государством, в отрасль было привлечено более семи рублей частных инвестиций.

СОВГАВАНСКИЙ ПОРТ

Ученые Дальневосточного НИИ рынка разработали концепцию международного автотранспортного коридора Харбин—Большой Уссурийский остров—Ванино. По словам директора Дальневосточного НИИ рынка доктора экономических наук Вадима Заусаева, реализация проекта предполагает создание мощных терминалов общей площадью не менее 200 га на российской и китайской территориях пограничного Большого Уссурийского острова, специализированных таможенных пунктов пропуска, строительство высокоскорост-

ных дорог с Большого Уссурийского острова до Чернореченского шоссе, увеличение пропускной способности автотрассы Хабаровск—Лидога—Ванино. Стоимость проекта, по предварительной оценке ученых, составляет 7 млрд руб. В проектируемом транспортном коридоре ключевое значение имеет Ванинский порт и расположенный рядом Совгаванский порт. Господин Заусаев считает, что Ванинско-Совгаванский транспортный узел может стать мощной точкой роста при условии его специализации на контейнерных перевозках. По подсчетам ученых,

Изменившиеся социально-экономические условия развития Российской Федерации предопределили необходимость разработки новой редакции федеральной целевой программы с изменением сроков ее действия и наименования — «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». В нее также включены подпрограммы «Морской транспорт» и «Внутренний водный транспорт». При этом за государством закреплено формирование базовой инфраструктуры, а развитие рынка услуг, его диверсификация остается за бизнес-сообществом. На 2010–2015 годы нам заложили показатель 1:5. И мы посчитали, исходя из этого, потребности в финансировании из федерального бюджета. А инвесторы рассчитали, какие финансы они внесут, и уже это подтвердили. В новой программе развитие портов тесно увязано с другими видами транспорта, в частности со строительством федеральных автомобильных и железнодорожных подходов к портам.

ВГ: Каковы планы увеличения грузопотоков через российские порты?

А. Д.: В 1992 году 50,7% грузов Российской Федерации шло через порты сопредельных государств. С тех пор нам уже удалось увеличить грузопоток через российские порты больше чем вдвое. Сегодня портам сопредельных стран мы отдаем только 21% грузовой базы России. Это хорошие показатели. Но мы стремимся к тому, чтобы 90% грузовой базы РФ шло через наши порты. Плюс 15% резервных мощностей на случай пиковой нагрузки или форс-мажорных обстоятельств у нас должно быть.

ВГ: Чаще всего порты расположены в черте города. Как решается проблема вывоза их с городских территорий?

А. Д.: Исторически складывалось так, что вначале строился порт, а в районе него — город. Как пример можно привести Мурманск, Владивосток, Находку, Новороссийск, Санкт-Петербург... Порт замедляет развитие городской инфраструктуры, являясь при этом достаточно опасным производством. Но и город выступает ограничителем развития портовой инфраструктуры. Порты надо выносить за черту города. Но это невозможно решить одним махом. Прежде чем вывезти какой-то порт с его старого места, надо предложить альтернативный вариант. На северо-западе страны эту проблему решили путем строительства новых портов (Приморск и Усть-Луга), расположенных не в черте города. В эти порты уже переведена из Санкт-Петербурга обработка угольных грузов, и мы надеемся, что уйдет хотя бы часть нефтяных,

металлургических. Освободившиеся мощности будут перепрофилированы для круизного судоходства: там будут красивые набережные, где будут отдыхать люди.

ВГ: В преддверии Олимпиады в Сочи надо, наверное, убрать порт из расположенного в 100 км Туапсе...

А. Д.: Я думаю, что когда-то его все равно надо будет убирать. Но для этого сначала нужно предложить альтернативу. Пока мы предлагаем построить новый порт на Черном море. Уже проведен конкурс и идет выбор места в районе мыса Железный Рог под этот порт. На Черном море Россия испытывает огромные потребности в перевалочных мощностях по углю, железорудным концентратам, сере, химическим удобрениям, грузам Po-Po (паромные накатные перевозки. — **ВГ**).

ВГ: Будут ли перепрофилировать речные порты, которые утратили свое первоначальное назначение?

А. Д.: Программа развития речных портов заложена в ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Необходимо решить, оставлять государственную собственность в речных портах или передать эту собственность местным органам власти для того, чтобы они ею занимались. Росморречфлот внес в Минтранс проект концепции реформирования управления внутренними водными путями (ВВП). Он прошел первый круг согласований со всеми причастными ведомствами, получены замечания. Думаю, что за месяц сумеем ее доработать. Планируется в системе управления ВВП разделить административные и хозяйственные функции. Провести инвентаризацию всего имущества речных портов. А если кто-то захочет что-то на территории порта построить, мы это только поддержим.

ВГ: Могли бы вы рассказать, как изменилась ситуация с паромным сообщением в РФ за последние годы?

А. Д.: В настоящее время действуют прямые международные железнодорожно-паромные сообщения из порта Кавказ в порты Крым (Украина) и Поти (Грузия), из порта Махачкала в порт Туркменбаши (Туркмения) и Актау (Казахстан). Автомобильное паромное сообщение из порта Новороссийск в порт Самсун (Турция). Действует железнодорожно-паромное сообщение Усть-Луга—Балтийск, предназначенное прежде всего для обеспечения надежной транспортной связи России с Калининградской областью, а также паромное сообщение Балтийск—Мукран (Германия). На Дальнем Востоке — паромное сообщение Ванино—Холмск. ■

В 1992 ГОДУ 50,7% ГРУЗОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ШЛО ЧЕРЕЗ ПОРТЫ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ. С ТЕХ ПОР НАМ УЖЕ УДАЛОСЬ УВЕЛИЧИТЬ ГРУЗОПОТОК ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ БОЛЬШЕ ЧЕМ ВДВОЕ. СЕГОДНЯ ПОРТАМ СОПРЕДЕЛЬНЫХ СТРАН МЫ ОДАЕМ ТОЛЬКО 21% ГРУЗОВОЙ БАЗЫ РОССИИ



«НАША ЗАДАЧА — СОХРАНЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ КАК ГРУЗОВОГО ПОРТА, А НЕ ЗАСТРОЙКА ТЕРРИТОРИИ РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫМИ ЦЕНТРАМИ»

ЧЕРЕЗ ПАРУ-ТРОЙКУ ЛЕТ МОСКОВСКИЙ СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ПОРТ ПЕРЕВЕДУТ В ДМИТРОВСКИЙ РАЙОН ПОДМОСКОВЬЯ. ЗАПАДНЫЙ РЕЧНОЙ ПОРТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ ТОЛЬКО «МОСКВА-СИТИ». ЕДИНСТВЕННЫМ ГРУЗОВЫМ ПОРТОМ НА МОСКВЕ-РЕКЕ В ГРАНИЦАХ СТОЛИЦЫ ОСТАНЕТСЯ ЮЖНЫЙ РЕЧНОЙ ПОРТ. О ЕГО РЕКОНСТРУКЦИИ РАССКАЗАЛ ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ЮЖНОГО ПОРТА БАХТИЕР КАСИМОВ.



БАХТИЕР КАСИМОВ,
исполняющий
обязанности
генерального
директора
Южного порта

BUSINESS GUIDE: Что представляет собой Южный порт сейчас?

БАХТИЕР КАСИМОВ: Предприятие, стабильно работающее. За прошедшие десять лет новыми собственниками очень многое было сделано для нормализации работы порта, восстановления техники, увеличения доходности работы, производительности труда, а также привлечения молодого квалифицированного персонала. Но с другой стороны, на 32 га территории находятся хаотично построенные административные здания и склады постройки 1930-

х годов. Одним словом, старое советское предприятие со старой инфраструктурой. Порт начали строить в середине 1930-х годов для обеспечения промышленности города Москвы крупным перевалочным узлом. К тому времени был построен канал имени Москвы, уровень воды в Москве-реке был поднят, что обеспечивало проход судов большей грузоподъемности, в связи с чем появилась необходимость оперативно принимать и обрабатывать прибывающие суда. Порт построен на так называемом Сучьем болоте, здания стоят на сваях. Причалная стенка порта длиной 2178 м разбита на 17 специализированных причалов. Один из них укреплен и оборудован для приема тяжеловесных грузов. Это единственный в Москве причал, дающий возможность по реке принимать и отправлять грузы весом до 400 тонн.

BG: В чем заключается реконструкция Южного порта?

ТОЧКИ РОСТА

Аэропорты во всех развитых странах являются точкой роста для окружающих районов. По мнению экспертов, модернизация морских и речных портов — особенно расположенных в административных границах городов — также влечет за собой развитие соседствующих с ними территорий. К примеру, по программе модернизации аэропортов такими центрами стали московские воздушные порты. На территории Домодедово и на участке вокруг него будет реализован проект «Аэропорт-Сити». Его концепция предполагает строительство торговых и развлекательных комплексов, предприятий общественного питания, гостиниц, выставочных центров, офисных комплексов, многоэтажных парковок, АЗС. Первым этапом станет реализация ТРК «Домодедово Плаза». Еще более внушительен «Аэрополис» — проект масштабной застройки территории (до 75 км от аэропорта) с объектами различной направленности:

в его составе будут логистические парки, офисные центры, торгово-развлекательные комплексы, гостиницы и т. д. Реализация проекта рассчитана примерно на 50 лет. Район Домодедово, где развиты воздушные грузоперевозки, не может не интересовать девелоперов складской недвижимости. Крупнейший проект реализует «Евразия Логистик»: она строит индустриальный парк «Северное Домодедово» общей площадью более 1 млн кв. м. Проект Capital Partners несколько скромнее: их склады составят 600 тыс. кв. м. Канадская компания Giffels намерена возвести здесь логистический комплекс площадью 500 тыс. кв. м. А «Евразия Сити» совместно с «Первым каналом» построит медиапарк стоимостью \$1,4 млрд. «Ист Лайн» считает «якорем» не только свой аэропорт (Домодедово). Компания приобрела 750 га земли в районе аэропорта Шереметьево-1 и теперь совместно с Московским речным пароходством инвестирует больше \$4 млрд в стро-

Б. К.: Основной задачей, которая стоит перед нами, является сохранение предприятия как грузового порта, а не просто застройка всей территории развлекательными центрами. В первую очередь для улучшения экологии предприятия и прилегающей городской территории мы откажемся от пылящих грузов, таких как каменный уголь, строительный песок. Каменный уголь являлся стратегическим грузом и завозился в Южный речной порт с 1972 года для нужд «Мосэнерго». В 90-х годах почти все ТЭЦ города были переведены на газ, кроме ТЭЦ-22, для которой и предназначался поступающий каменный уголь. В 2006 году «Мосэнерго» закончило реконструкцию площадей ТЭЦ-22 для хранения угля, и теперь уголь поступает напрямую железнодорожным транспортом с Кузбасса. На освободившихся причалах мы планируем организовать и построить современный интермодальный контейнерный терминал мощностью 50 тыс. контейнеров в год. По организации контейнерного терминала в настоящее время ведутся переговоры о создании совместного предприятия с европейской транспортно-экспедиторской компанией.

BG: Что еще появится в порту после реконструкции?

Б. К.: Также планируется проектирование и строительство офисно-складских площадей для обеспечения приема и хранения тарно-штучных грузов малого и среднего бизнеса. Но пока этот проект находится в стадии разработки, о нем я могу сообщить только то, что мы будем строить офисы класса В и стоянку для легкового транспорта ориентировочно на 2 тыс. мест. Для работы контейнерного терминала будут организованы таможенные склады временного хранения, стоянка грузового транспорта вместимостью 30–50 еврофура.

BG: То есть имеющиеся капитальные склады, в которых на сегодняшний день хранятся грузы, вы будете сносить?

ительство более 5 млн кв. м жилой и коммерческой недвижимости. Один из проектов, уже построенных и функционирующих вблизи от Шереметьево, — бизнес-центр Sherrizone (девелопер — компания «Ситиотель»). В феврале 2007 года в Шереметьево началось сооружение офисного центра «Международный деловой комплекс». Инициатором проекта стало ЗАО «Международный деловой центр „Шереметьево“». МДЦ представляет собой 11-этажный офисный комплекс с выставочным залом, рестораном и другой сервисной инфраструктурой общей площадью около 35 тыс. кв. м. Шереметьево тоже привлекает иностранцев — британская компания Parkridge Holdings построит складской комплекс общей площадью 150 тыс. кв. м на Ленинградском шоссе рядом с аэропортом. RDI Group и Limitless, девелоперское подразделение корпорации Dubai World (OAG), известное своими масштабными проектами, договорились о создании СП

по строительству города-спутника в Химкинском районе Подмосковья. Общая площадь застройки мини-города, рассчитанного на 12 тыс. человек, составит 734,8 тыс. кв. м. Из них 550 тыс. кв. м займет жилье, остальные 184 тыс. кв. м планируется отвести под инфраструктуру и коммерческую недвижимость. Внуково наименее освоено частными инвесторами — возможно, причиной тому его близость к границам Москвы и отсутствие большого количества свободных земель рядом. Только принадлежащая израильскому бизнесмену Гайдамаку компания Ocif планирует построить около 800 тыс. кв. м офисов класса А, торговых и гостиничных помещений. Инвестиции в проект составят \$1,2–1,6 млрд. Выйти на площадку планируется в 2008 году. Большинство же проектов реализует сама управляющая компания аэропорта. ОАО «Аэропорт Внуково» на собственные средства в 2008 году построит гостиницы на 443 номера.

ТАТЬЯНА КОМАРОВА

Б. К.: Сносить — нет. В наших планах их реконструировать. Сейчас склады неудобны тем, что они не отапливаемые, а на вторые этажи ведут только лифты малой грузоподъемности. Мы планируем перестроить складские помещения с высокими потолками (примерно 12 м), отопить их, а вторые этажи реконструировать под офисы или производственные помещения небольшого объема производства. Сейчас порт располагает 55 тыс. кв. м полезных складских помещений и еще 80 тыс. кв. м открытых оборудованных площадок. По новому плану офисных и складских помещений в Южном речном порту будет в три раза больше, чем сейчас. Около 170 тыс. кв. м.

BG: На причалах порта можно увидеть речной песок и щебень разных видов. Проектом запланирован причал нерудных материалов. Что планируется оставить на территории порта?

Б. К.: Однозначно оставим щебень. Наш порт — единственное место в Москве, куда можно доставлять щебень одновременно и речным транспортом, и железнодорожным. Единственно мы сможем разместить на новом причале нерудных материалов порядка 100 тыс. тонн щебня.

BG: На какой стадии находится проект реконструкции?

Б. К.: Непосредственно работы мы планируем начать в середине 2009 года. Согласование земельных вопросов — это процесс достаточно длительный. А в Москве он идет вдвойне тяжелее по сравнению с другими регионами. Сейчас сложность заключается в том, что, во-первых, на уровне федеральных властей долгое время не принималось решения о статусе земель под приватизированными предприятиями. Года полтора назад в Земельный кодекс внесли дополнения и изменения. Во-вторых, по новому генеральному плану города Москвы землю, на которой находится порт, занесли в парково-реабилитационную зону, не учтя того, что в Москве тогда не останется ни одного. Грузопоток (десятки миллионов тонн), который на сегодняшний день перевозится речным транспортом, будет в этом случае перенаправлен на железнодорожный и автомобильный транспорт, что еще более усложнит и так катастрофическую ситуацию на дорогах города. И сейчас мы пытаемся доказать, что являемся будущим единственным портом Москвы, необходимым городу как транспортно-логистический комплекс, обрабатывающий миллионы тонн грузов как с реки и железной дороги на автотранспорт, так и обратно.

Интервью взяла АННА ГЕРОВА

Авиакомпания AirBridgeCargo - крупнейший российский регулярный грузовой авиаперевозчик

- прямые беспосадочные рейсы из Москвы, Санкт-Петербурга и Красноярска в крупнейшие азиатские и европейские грузовые узлы
- логистические решения и доставка грузов по всему миру через надежную партнерскую сеть
- гарантия безопасности, сохранности грузов и высоких стандартов обслуживания

Москва +7 495 786 26 13 Красноярска +7 3912 715 350 Санкт-Петербург +7 812 336 39 18
www.airbridgecargo.com

Реклама

НЕ НУЖЕН ИМ БЕРЕГ РОССИЙСКИЙ

МОРСКОЙ СТОЛИЦЕ РОССИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ ФАТАЛЬНО НЕ ВЕЗЕТ С ПАРОМНЫМИ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ: ВСЕ ПОПЫТКИ НАЛАДИТЬ РЕГУЛЯРНОЕ МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ С ЕВРОПЕЙСКИМИ ГОРОДАМИ ТЕРЯТ НЕУДАЧУ. ЭТО ТЕМ БОЛЕЕ УДИВИТЕЛЬНО ПОТОМУ, ЧТО РОССИЯНЕ ЗАПОЛНИЛИ ПАЛУБЫ ПАРОМОВ ДРУГИХ СТРАН КОНТИНЕНТА. РОССИЙСКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ЧАСТО СПРАШИВАЮТ ТУРОПЕРАТОРОВ, КОГДА ЖЕ И ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА МОЖНО БУДЕТ ДОБРАТЬСЯ ДО ХЕЛЬСИНКИ ИЛИ ТАЛЛИНА МОРЕМ, А НЕ УБИВАТЬ ВРЕМЯ В ПОЕЗДЕ ИЛИ ТРЯСТИСЬ В АВТОБУСЕ. ИВАН КАЛИНИЧЕНКО

РОКОВОЕ НАЗВАНИЕ 1991 год. Ранним утром начальника Балтийского морского пароходства (БМП) Виктора Харченко, который ночевал на стоявшем в Гамбурге на ремонте пароме «Балтика», будит старший помощник капитана: «Виктор Иванович! Там по пирсу канцлер Германии Гельмут Коль ходит! Вас спрашивает». «Ну, я, как положено, одеваюсь, спускаюсь по трапу, смотрю — действительно Коль!» — вспоминает бывший начальник некогда одного из крупнейших пароходств в мире.

Канцлер предложил «капитану» БМП переименовать паром «Балтика», поменять его название на «нечто более общее, объединяющее, например „Анну Каренину“». «“Вы знаете, господин Коль, она плохо закончила”, — вот так прямо ему и сказал!» — смеется господин Харченко, рассказывая эту историю. «Ну а мы-то с вами здесь для чего?» — возразил канцлер, и вопрос был решен.

Так появился на свет знаменитый паром «Анна Каренина», ходивший с начала до середины 90-х годов по маршруту Ленинград (позднее Санкт-Петербург)—Нунесхамн (Швеция)—Киль (Германия). Два других парома соединяли Ленинград со Стокгольмом — эту линию обслуживал «Ильич» — и Ригу с Хельсинки — на данном направлении работал «Константин Симонов».

К сожалению, присказка капитана Врунгеля «Как вы яхту назовете, так она и поплывет» воплотилась в жизнь, причем по отношению не только к «Анне Карениной», но и ко всем остальным судам пароходства. В середине 90-х годов начался дележ БМП, который считается одним из первых масштабных рейдерских захватов и в котором приняли непосредственное участие многие влиятельные люди, занимающие сегодня видные посты. Пассажирские суда были арестованы за границей и впоследствии проданы, а регулярное паромное сообщение между Санкт-Петербургом и городами Европы прервалось. Как оказалось, надолго. В конце 90-х годов попытки возобновить морские путешествия предприняло Дальневосточное морское пароходство, но вскоре свои начинания оставило из-за низкого спроса. В 2004—2005 годах сразу две судоходные компании — эстонская Tallink (нынешнее название Tallink Silja) и финская Silja Line — запустили несколько линий из Петербурга, но ни одна из них не держалась дольше двух лет.

«ОКНО В ЕВРОПУ» Путешествия на «Анне Карениной», «Ильиче» и «Константине Симонове» были фантастически популярны, рассказывает Виктор Харченко. Для советского человека любая заграничная поездка сама по себе была событием, а уж на судах, которые обслуживали лучшие плавсоставы БМП и которые являлись, по сути, огромными торговыми и развлекательными центрами, — и вовсе мечтой, самым настоящим «окном в Европу». «У нас было сумасшедшее меню! Повара учились во Франции. \$18 млн было вложено только в ремонт „Анны Карениной“, на которой был зимний сад с соловья-

В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ УЧЕТА ПАССАЖИРОВ ПАРОМНЫХ СУДОВ ОДИМ ПАССАЖИРОМ СЧИТАЕТСЯ ТОТ, КТО ПРЕОДОЛЕЛ ПУТЬ МЕЖДУ ДВУМЯ ПУНКТАМИ МАРШРУТА. ЕСЛИ ОДИН ПАССАЖИР ПРИОБРЕЛ БИЛЕТ НА ДВА МОРСКИХ «ПЛЕЧА», ТО В СТАТИСТИКЕ ОН БУДЕТ ОТРАЖЕН КАК ДВА ПАССАЖИРА



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



ПАРОМ FANTAASIA ХОДИЛ ПО МАРШРУТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ—ХЕЛЬСИНКИ—ТАЛЛИН—САНКТ-ПЕТЕРБУРГ. РЕЙС ПРИШЛОСЬ ОТМЕНИТЬ, ПОСКОЛЬКУ, ВЛОЖИВ В ДЕЛО В ПЕРВЫЙ СЕЗОН €9 МЛН, ЭСТОНЦЫ ПОЛУЧИЛИ ВЫРУЧКУ ВСЕГО ОКОЛО €4 МЛН

СЕРГЕЙ СЕМЕНОВ

ми», — вспоминает бывший начальник БМП. По его словам, паромное сообщение в структуре пароходства было прибыльным: и пассажирская, и грузовая палубы заполнялись до отказа, что даже при относительно низких ценах давало приличные доходы.

Возобновилось паромное сообщение с Петербургом в 2004 году. Весной эстонский оператор Tallink Grupp запустил по маршруту Санкт-Петербург—Хельсинки—Таллин—Санкт-Петербург паром Fantaasia, рассчитанный на почти тысячу пассажиров. Он ходил раз в два дня. Цены не

ГОД	СУДОЗАХОДЫ	ПАССАЖИРЫ (ТЫС. ЧЕЛ)
2000	233	148
2001	221	165
2002	212	143
2003	263	203
2004	325	255
2005	398	319
2006	299	305
2007	274	299

ВОДНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

С круизным сообщением в Санкт-Петербурге (см. таблицу) дела обстоят гораздо лучше, нежели с паромным. Можно даже утверждать, что в последние годы оно переживает бум. В этом нет ничего удивительного: экономические основы и суть того и другого типа морских путешествий все же разная. Паромные перевозки осуществляются между определенными портами на посто-

янной основе — по расписанию. Вне зависимости от степени заполнения судно должно выйти в рейс. Круиз же — своего рода чартер, целью которого является не перевозка, а путешествие с доставкой пассажиров к местам экскурсий. Другое важное их различие заключается в том, что пассажиры круизных судов в России освобождены от получения виз, если находятся на территории страны менее 72 ча-

сов. А больше им и не надо. А вот пассажиры паромов визы иметь обязаны. Дело в том, что клиенты морских чартеров являются организованной группой и на экскурсии, как правило, ходят также вместе. Наконец, если кто-то из иностранных гостей пожелает вдруг остаться в России нелегально, это будет обнаружено в короткий срок — не позже отхода судна. А пассажиры парома вполне могут путешествовать

просто отличались умеренностью, а относились скорее к категории «лоу-кост»: билет на какое-либо из «плеч» маршрута стоил от €25, провезти машину можно было за €50. Впоследствии оператор собирался поставить на линию второе судно — Meloodia, чтобы отправления были ежедневными, но так этого и не сделал.

Летом того же года финская Silja Line запустила регулярную линию по маршруту Санкт-Петербург—Хельсинки—Росток—Санкт-Петербург, которую обслуживал некогда самый быстрый паром в мире Finnjet. Судно на 1,5 тыс. человек отправлялось из Петербурга раз в четыре дня. Маркетинговые расчеты компаний, казалось, были верными. Владелец Tallink Энн Пант указывал на то, что между Санкт-Петербургом и Финляндией 1,5 млн человек путешествуют на собственных автомобилях — они и должны были составить клиентуру судоходных компаний. В самом деле, гораздо приятнее совершить приятную морскую прогулку, чем нестись по забитой траками и плохо обустроенной трассе «Скандинавия», местами двухполосной, рискуя провести не один час в пробке на границе. Предполагалось, что услугами Tallink уже в первый сезон воспользуются 500 тыс. путешественников, преимущественно иностранцев, направляющихся в Санкт-Петербург.

индивидуально и не обязаны возвращаться на судно в определенное время. Сейчас в Государственной думе обсуждаются поправки к ряду законов, которые должны уравнивать в правах пассажиров чартеров и регулярных линий, что наверняка приведет к увеличению числа последних. В Петербург заходят суда почти всех крупных круизных компаний мира. Как отмечают в компании Infolot Worldwide,

Здесь необходимо сделать пояснение об особенностях учета пассажиров паромных судов: при подведении итогов перевозок одним пассажиром считается тот, кто преодолел расстояние между двумя какими-либо пунктами маршрута. Если один пассажир приобрел билет на два морских «плеча», то в статистике он будет числиться как два.

Надежды Silja Line были скромнее. Ставку финны сделали на немецкий рынок: по их расчетам, часто путешествующие немецкие пенсионеры должны были составить 60% пассажиров, 25% отводилось русским, 15% — жителям стран Центральной Европы. Предполагалось, что в первый сезон услугами парома Finnjet воспользуются 100 тыс. человек. Линия запускалась как сезонная — с июня по сентябрь.

Жизнь скорректировала планы паромщиков. Tallink на Fantaasia перевез только 20 тыс. пассажиров, Meloodia на петербургский маршрут так и не вышла из-за отсутствия должного спроса. Линия неожиданно прекратила существование в самом начале января 2005 года, при том что еще в конце 2004 года у оператора были совсем другие планы. Известен финансовый итог: эстонцы, вложив в дело €9 млн, получили выручку в размере около €4 млн.

Показатели Silja Line оказались на том же уровне: Finnjet обслужил за первую навигацию около 20 тыс. туристов. Вес-

которая является агентом гостящих в Петербурге лайнеров, этот город опережает по популярности остальные балтийские столицы — Таллин, Стокгольм, Ригу, Хельсинки — и другие города. В большинстве из названных городов круизные суда делают однодневную стоянку, в то время как в Петербурге задерживаются на двое суток.

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

ной 2005 года паром вернулся в Санкт-Петербург и отработал второй сезон, увеличив загрузку примерно в пять раз — до 100 тыс. пассажиров. Финны собирались открывать навигацию и в 2006 году, но осень 2005 года стала последней, когда Finnjet швартовался у петербургского причала.

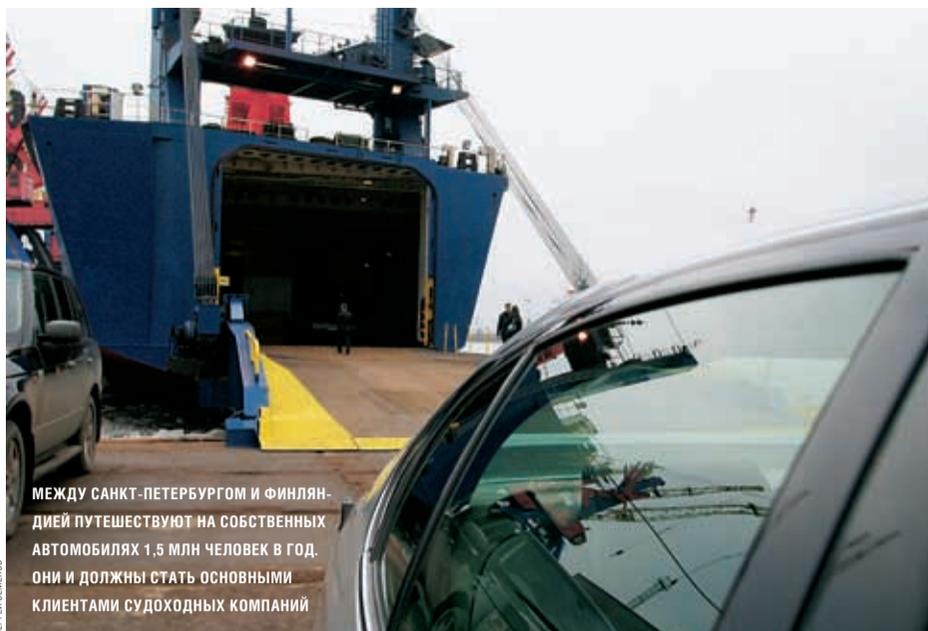
ПЕРЕОЦЕНИЛИ РЫНОК Причин, по которым открываемое паромное сообщение каждый раз закрывалось, — целый ряд. Как объективных, так и субъективных.

Фундаментальным фактором, тормозящим развитие туризма в целом, а морского особенно, является действующий для иностранных и отечественных путешественников визовый режим. Эдуард Эзрох, коммерческий директор Паромного центра, специализирующегося на продажах билетов и фрахте на пассажирские и грузовые паромы на Балтике, отмечает, что, например, Finnjet был бы интересен немецким туристам, желающим на выходные съездить в Санкт-Петербург. Однако ради такого непродолжительного путешествия немцы едва ли пожелают идти в российское консульство и платить за визу около €70. Аналогичная ситуация была и с путешествиями в Таллин для россиян.

«Иногда русские пассажиры уже на борту с удивлением узнавали о том, что сойти на берег в Таллине можно, только имея эстонскую визу», — рассказывает Игорь Глухов, генеральный директор компании Inflat Worldwide St. Petersburg, которая являлась агентом Tallink и Silja. К тому же эстонское посольство и консульство в те времена крайне неохотно выдавали россиянам многократные визы, поэтому для поездки в Эстонию приходилось каждый раз проходить всю процедуру заново.

Директор по маркетингу ООО «Таллинк-Ру», представительства судоходной компании Tallink Silja в России, Анатолий Завгородний вспоминает, что одной из основных причин внезапного ухода оператора из России стало полученное в середине декабря 2004 года письмо от ЗАО «Морской вокзал», управляющего пассажирским терминалом в Санкт-Петербурге: компания уведомила своего партнера о повышении с 1 января 2005 года портовых сборов по отдельным пунктам в два раза. В целом, говорит господин Глухов, Tallink платил в виде портовых сборов все равно меньше, чем в Хельсинки и Таллине. Однако дело было не столько в деньгах. «Эстонцы были удивлены подобным стилем ведения бизнеса. Прибавьте к этому убыток, и мотивы решения Tallink об уходе станут понятными», — комментирует господин Завгородний. Тем более что к тому времени оператору было сделано выгодное предложение отдать Fantaasia в долгосрочный чартер.

Другой фактор, отмечаемый собеседниками, — слабое развитие инфраструктуры обслуживания морских туристов. Досмотр пассажиров и автомобилей на Морском вокзале в Санкт-Петербурге мог длиться несколько часов, а немцы, эстонцы и финны привыкли к иным стандартам: в Европе процесс «выгрузки» занимает несколько минут. Дело не только в том, что в рамках Европейского союза для



МЕЖДУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ И ФИНЛЯНДИЕЙ ПУТЕШЕСТВУЮТ НА СОБСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЯХ 1,5 МЛН ЧЕЛОВЕК В ГОД. ОНИ И ДОЛЖНЫ СТАТЬ ОСНОВНЫМИ КЛИЕНТАМИ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

СЕРГЕЙ СЕМЕНОВ

его жителей действует безвизовый режим, но и в нехватке на петербургском Морском вокзале достаточного количества представителей таможенных и пограничных служб, не говоря уже о том, что далеко не все из них владеют иностранными языками, в частности немецким. Любопытно, что на «Анне Карениной» и «Ильиче» досмотр пассажиров со всеми пограничными и таможенными формальностями был организован непосредственно в пути, что позволяло туристам сразу после швартовки сойти на берег. И это при том, что 20 лет назад пограничных служб не было даже компьютеров.

СЮРПРИЗ Наконец, важной причиной стали маркетинговые просчеты паромных компаний и разного рода накладки и неожиданности в их работе. Паром Finnjet свой первый рейс из Петербурга в 2004 году начал на два дня позже запланированного из-за неполадок с оборудованием. В результате пассажирам пришлось менять планы. Fantaasia, принадлежащий Tallink, ушел с линии 2 января, после завершения новогоднего рейса, несмотря на то что, как уверяет господин Эзрох, были проданы билеты и на последующие отправления.

Весной 2005 года случился очередной казус с Finnjet: навигация должна была начаться 30 апреля, однако так вышло, что в начале мая в Риге гостил президент США Джордж Буш-младший. Гостиницы в столице Латвии были переполнены, поэтому было решено для обслуживающего персонала американской делегации арендовать паром. По итогам специально организованного конкурса этим паромом стал Finnjet, а пассажирам, купившим билеты на два майских рейса, пришлось изменить свои планы. «По-

добные события явно не способствовали тому, чтобы паромное сообщение, только набиравшее ход, получило постоянных клиентов», — резюмирует господин Эзрох.

«Стратегической ошибкой Silja было то, что после летней навигации 2004 года компания решил поставить паром на прикол, — отмечает господин Глухов из Inflat. — Если бы паром остался на линии, то Silja получила бы убыток, сопоставимый с тем, который образовался в результате содержания судна (по некоторым данным, на содержание стоящего зимой на приколе Finnjet требовалось около \$6 млн. — BG), однако туристы привыкли бы к тому, что между Санкт-Петербургом и Германией есть постоянное сообщение».

К слову, по оценке господина Глухова, для выхода на рентабельность Silja должна была перевезти около 120 тыс. пассажиров, то есть по итогам лета 2005 года, последнего в ее работе в Петербурге, оператор был близок к цели. Однако тогда же британская компания Sea Containers, хозяйин Silja Line, была вынуждена продать свой паромный бизнес из-за его убыточности. Оператор был куп-

лен конкурентами из Tallink и прекратил самостоятельное существование, а его суда вошли в новую компанию, названную Tallink Silja. В Санкт-Петербурге они не ходили.

«АННА КАРЕНИНА» ВОЗВРАЩАЕТСЯ О перспективах уже третьей попытки наладить паромные перевозки между Санкт-Петербургом и Европой участники рынка говорят в тонах оптимистичных, но осторожных. Для оптимизма оснований много. В 2007 году Tallink Silja отправила на своих судах по разным маршрутам 320 тыс. пассажиров из России, говорит Анатолий Завгородний, прогнозируя в этом году рост на 20–30%. В итоге потенциальная «целевая аудитория» паромных компаний составляет около 500 тыс. пассажиров.

Уже четыре года подряд петербургская «Экспо-Тур» на взятом в чартер у Tallink судне организует новогодний круизный рейс из Санкт-Петербурга, который распродается в считанные недели. По иронии судьбы последний год круиз обслуживался паромом Regina Baltica — тем самым, который в свое время Гельмут Коль и Виктор Харченко решили назвать «Анна Карениной».

Более того, в 2008 году, рассказывает господин Завгородний, Tallink делала «русские» новогодние круизы по маршруту Турку—Стокгольм и Хельсинки—Стокгольм, которые обслуживали три судна каждое вместимостью до 3 тыс. человек. Билеты на новогодние рейсы поступили в продажу в августе и были раскуплены в сентябре—октябре.

По оценке господина Завгороднего, если Tallink вернется в Россию, то сосредоточится на проверенном маршруте, связывающем Петербург с Хельсинки и Таллином. Господин Глухов в качестве коммерчески перспективных называет такие направления, как Хельсинки и немецкие порты, например Засниц, расположенный в курортном заповеднике на острове Рюген. Господин Эзрох полагает, что большим спросом мог бы пользоваться маршрут Петербург—Стокгольм, прежде всего в силу востребованности на этом направлении грузовой палубы, которая является одним из основных генераторов прибыли в паромном бизнесе. Правда, при условии того, что на пассажирских терминалах Петербурга появится возможность обслуживать грузовые автомобили, а также при наличии судов, способных преодолевать этот путь за 24–27 часов. ■

ИЗ КАКИХ СТРАН ТУРИСТЫ ПЛЫВУТ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

СТРАНА	2005		2006		2007	
	число	удельный вес (%)	число	удельный вес (%)	число	удельный вес (%)
США	82144	27,4	86448 (+5,2%)	28,3	75042 (-13,2%)	25,1
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	52972	17,7	58910 (+11,2%)	19,3	55046 (-6,6%)	18,4
ГЕРМАНИЯ	42698	14,3	54752 (+28,2%)	17,9	52116 (-4,8%)	17,4
ИТАЛИЯ	16980	5,7	20922 (+23,2%)	6,8	22443 (+6,9%)	7,5
ФРАНЦИЯ	6508	2,2	4670 (-28,2%)	1,5	6840 (+46,5%)	2,3
ДРУГИЕ	72616	24,2	79247 (+9,1%)	25,9	87801 (+10,8%)	29,3

ИСТОЧНИК: INFLOT WORLDWIDE.

ПОЛОЖИ НА СТЕЛЛАЖИ

ЗАВОД СТЕЛЛАЖНОГО И СКЛАДСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ

ЦЕНТР РАЗРАБОТКИ СКЛАДСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

СКЛАДСКАЯ ТЕХНИКА

(495) 97-494-97

ГРУППА **МАКССТОП®**

www.maxstore.ru

Реклама

1520 СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

III Международный железнодорожный бизнес-форум

Стратегическое Партнерство 1520

Генеральный партнер
РЖД Российские железные дороги

20-22 МАЯ 2008 СОЧИ

20-22 МАЯ 2008 СОЧИ

www.forum1520.ru

Ключевая тема Форума -

Стратегическое Партнерство 1520: КАК БИЗНЕСУ РАСТИ БЫСТРЕЕ?

В ПРОГРАММЕ:

- 3 панельные дискуссии
- 5 круглых столов
- выступление «гуру» менеджмента Патрика Диксона
- подписание международных соглашений и договоров
- меди-выставка
- SWOT-анализ
- открытые диалоги со спикерами
- встречи со СМИ
- мероприятия «без галстука»

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР

ОФИЦИАЛЬНАЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

ПАРТНЕР

ПАРТНЕР

ПАРТНЕР

ПАРТНЕР

ПАРТНЕР

ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СТОЛ

+ 7 (495) 940 67 71 + 7 (495) 624 59 32

zayavka@forum1520.ru

РЕКЛАМА

ЕВРОСОЮЗ ПРИМЕТ «РУССКИЙ» РАЗМЕР ПО ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНОЙ КОЛЕЕ 1520 ММ ИЗ РОССИИ И СНГ В ЕВРОПУ МОЖНО ВЪЕХАТЬ ПО ТРЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ. ЧЕРЕЗ РОССИЙСКУЮ СТАНЦИЮ БУСЛОВСКАЯ — В ФИНЛЯНДИЮ, ЧЕРЕЗ УКРАИНСКУЮ СТАНЦИЮ ИЗОВ — ДО ПОЛЬСКОГО ГОРОДА КАТОВИЦЕ, ЧЕРЕЗ УКРАИНСКИЙ ПОГРАНПЕРЕХОД ЧОП — ДО СЛОВАЦКОЙ СТАНЦИИ КОЩИЦЕ И ВЕНГЕРСКОЙ ЗАХОНЬ. НО КОЛЕЯ «РУССКОГО» РАЗМЕРА ИМЕЕТСЯ ТОЛЬКО В ФИНЛЯНДИИ. ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗА ГРАНИЦУ ОАО РЖД ИЩЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ПРОТЯНУТЬ «РУССКУЮ» КОЛЕЮ В ЦЕНТРАЛЬНУЮ ЕВРОПУ. ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

ПЕРСПЕКТИВА ПО-ВЕНСКИ В начале апреля представители железных дорог России, Украины, Австрии и Словакии подписали в Вене протокол об организации исследовательских работ по проекту продления железнодорожной колеи 1520 мм в Центральную Европу. На 2008 год запланировано проведение переговоров с потенциальными инвесторами, на 2009 год — разработка технического задания и бизнес-плана. После этого будут определены сроки реализации проекта.

Предполагается, что колея 1520 мм дойдет до Братиславы, а на Дунае появится логистический центр, откуда грузы можно будет отправлять в Австрию. «Цель проекта заключается в соединении железнодорожной системы Центральной Европы с Транссибирской магистралью. Не исключено, что впоследствии могут быть построены и ответвления на Юг, на Адриатику, страны бывшей Югославии, Италию. Проявила интерес к участию в проекте Deutsche Bahn. Приблизительный объем необходимых инвестиций оценивается в \$4,3 млрд. Доходы и расходы разделим пропорционально объемам перевозок по территории той или иной страны», — отметил президент ОАО РЖД Владимир Якунин.

Заместитель генерального директора ОАО «Трансконтейнер» Павел Чичагов назвал маршрут в Центральную и Южную Европу через Чоп к Братиславе и далее на Вену весьма перспективным. «Крайние точки маршрутов для колеи 1520 мм в Европе надо смещать к югу Европы, подальше от основных и фидерных морских коммуникаций. В этом отношении Австрия интересна. Через нее можно осуществлять перевозки не только по Центральной Европе, но и в страны Средиземноморского бассейна (от Италии до Турции)», — отметил он.

Председатель исполнительного комитета Координационного транспортного совещания государств—участников СНГ Чингиз Измайлов считает наиболее предпочтительным маршрутом продления колеи 1520 мм именно Центральную и Южную Европу. Ставка на выход в Европу через Прибалтику или Финляндию, по его мнению, неоправданна. Здесь слишком высока конкуренция с фидерным морским и автомобильным транспортом. А в Центральной и Южной Европе значительные удаленные от морских коммуникаций рынки сбыта и достаточно грузоотправителей.

«В случае реализации предложения ОАО РЖД по выходу через Братиславу на Вену мы сможем консолидировать грузопотоки из Италии, Испании, Австрии, Чехии, возможно, и из Франции. Прямое железнодорожное сообщение через мощные мультимодальные терминалы в Центральной Европе с этими государствами с электрифицированной колеей 1520 мм сделает перевозки конкурентоспособными. Прежде всего с морскими и автомобильными компаниями. Не стоит забывать и про паромную переправу Кавказ—Варна. Из Болгарии тоже можно вести колею нашего размера, что позволяет нам обойти и Украину, выходя на распределительные терминалы без участия дополнительных посредников», — добавил Чингиз Измайлов.

ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЕВРОПУ, ПРИВЛЕЧЕНИЯ ТРАНЗИТА ОАО РЖД ИЩЕТ СОТРУДНИЧЕСТВА С КОМПАНИЯМИ СЛОВАКИИ, ПОЛЬШИ И ВЕНГРИИ

ДОСТОИНСТВА И НЕДОСТАТКИ КАТОВИЦЕ Президент Национальной ассоциации транспортников (НАТ) Георгий Давыдов отметил, что уже проложенная до польской станции Славкув под Катовице колея 1520 мм находится в непосредственной близости от германской границы: «Эта колея постоянно эксплуатируется. По ней возят криворожскую руду. Есть и обратная нагрузка. Можно даже привлечь грузовую базу в контейнерах. Поэтому надо не только строить новые линии, но и использовать возможности имеющихся участков колеи российского стандарта».

Актуально, по мнению главы НАТ, использование контейнерных перевозок, которые позволят осуществить доставку груза «от двери до двери» из любой страны ЕС до территории РФ за трое-четыре суток. Эти технологии гораздо конкурентоспособнее просто авто- или железнодорожных перевозок. Кроме того, на границе Польши и Литвы проходит обкатка технология перехода с колеи 1520 мм на европейскую. На одном и том же полотне лежат два пути, переход поезда на европейскую колею (1435 мм) происходит без остановки движения.

Однако Павел Чичагов отметил, что хотя участок магистрали колеи 1520 мм до польского города Катовице уже есть, однако его развитие менее перспективно, нежели через Чоп: «Этот участок создавался для снабжения советской рудой польских металлургических комбинатов, поэтому там до сих пор нет крупных мультимодальных терминалов. А продление колеи до Германии не имеет смысла. Близко расположены крупные порты, в которых вся необходимая транспортная инфраструктура уже есть».

ТЕРМИНАЛЫ В ОСТАТКЕ Руководитель ЗАО «Отраслевой центр внедрения» (разрабатывает программу развития терминалов для ОАО РЖД) Татьяна Кондрашенко заявила, что еще с советских времен в Захони (Венгрия) существует крупный комплекс по смене колесных пар с колеи 1520 мм на европейскую. Остались крупные открытые склады для хранения сыпучих грузов. Сейчас венгерская сторона готовится приступить к строительству крупного контейнерного мультимодального комплекса.

«Захонь может стать новой опорной точкой железнодорожной экспансии в Европу. Мы должны получить определенные права собственности на те объекты инфраструктуры, которые могут быть созданы с участием российского капитала. На маршруте через Венгрию можно организовать перевозки продовольствия, товаров народного потребления, автомобилей, бытовой техники», — говорит Татьяна Кондрашенко.

Напомним, что когда то руководитель ныне расформированного Министерства путей сообщения Николай Аксенов пытался организовать перевозки в Европу по колее 1520 мм с использованием старых терминалов соцлагеря. По его замыслу главным логистическим центром в Восточной Европе должен был стать модернизированный терми-

нал в Богумине (Чехия) под Оставой. Но когда началось реформирование МПС, о проекте забыли. Глава представительства Чешских железных дорог в России Пржемысл Неврла заявил, что еще в июне 2001 года руководители железнодорожных администраций России, Чехии и Украины подписали меморандум о сотрудничестве в области привлечения инвестиций, организации перевозок грузов по железнодорожной линии колеи 1520 мм и создания логистического центра и терминала в Чехии. Меморандум предусматривал строительство на станции Богумин мультимодального терминала мощностью 200 тыс. TEU в год и продление до него железнодорожной линии колеи 1520 мм. Генеральным подрядчиком строительства должна была выступить Балтийская строительная компания. Предполагалось, что первая очередь терминала вступит в строй в 2003 году.

«Россия должна была получить в проекте блокирующий пакет акций. Однако он остался нереализованным по причине перемен сначала в руководстве железнодорожной отрасли России, а затем и в правительстве вашей страны: проект курировался Михаилом Касьяновым. Кроме того, категорически отказалась участвовать в проекте Польша, между тем ветку от Богумина планировалось вести до польского города Катовице, куда уже подведена от украинской станции Изов колея 1520 мм. Чехия продолжает сохранять большой интерес к развитию сотрудничества с государствами пространства „1520“, в том числе и в отношении проведения к нам вашей колеи. В ближайшее время мы бы хотели передать Владимиру Якунину наши предложения по данному вопросу», — подчеркнул представитель Чешских железных дорог.

ФИНСКИЙ ВАРИАНТ Председатель совета директоров группы «Промышленные инвесторы» Симан Поваренкин отметил, что и сеть финских железных дорог имеет определенные, присущие только ей особенности: «Финляндия исторически имеет колею 1520. Страна сумела стать одним из ведущих экспортеров в Россию. Создана мощная логистическая сеть, развита портовая и терминальная инфраструктура. Сложилась обширная клиентура компаний, поставляющих грузы в Россию. Поэтому именно сейчас финская сеть может рассматриваться как путь к переводу дополнительных импортных грузов с фидерных линий и автотранспорта на железные дороги. Устойчивый поток грузов здесь обеспечен. Международные экспедиторы уже привыкли к финским портам и терминалам, к качеству их услуг и удобству местной инфраструктуры. Но задействовать финские магистрали для усиления экспортных перевозок ОАО РЖД пока проблематично. Придется сразу решать вопросы строительства веток 1520 мм от тех европейских портов, куда придут фидерные паромы из Финляндии с нашими поездами».

Заместитель генерального директора ООО «Модуль» Лев Марков не согласился с такой точкой зрения. Он от-

метил, что перегрузка могла бы осуществляться непосредственно в финских портах: «Эта задача будет решаться тем проще, чем выше будет уровень контейнеризации наших перевозок».

КАК ВЫБИРАТЬ По мнению заместителя начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО РЖД Сергея Столярова, привлекательность того или иного варианта зависит не от того, по территории каких стран проходит маршрут. Нужен прямой выход новых линий к крупным промышленным центрам, где консолидируются грузы. «Не зря поднимается вопрос о продлении колеи 1520 мм по Венгрии, где создается крупный транспортный центр на станции Захонь. В перспективе здесь тоже будут формироваться грузопотоки Центральной и Южной Европы. Речь идет не только о развитии уже проведенной до Захони широкой колеи, но и строительстве крупного распределяющего мультимодального терминала. Сейчас проекты продления колеи 1520 мм в Европу имеют поддержку со стороны Украинских железных дорог. При этом украинская сторона настаивает на строительстве терминала на ее территории. Украина мотивирует свою позицию тем, что в районе Чопа находится не только украинско-венгерская, но и украинско-словацкая граница и зона действия терминала была бы больше. Это позволяет отправлять грузовые поезда и автопоезда в страны Европы через Венгрию и Словакию, оптимизируя маршруты распределения грузов. Для ОАО РЖД выбор конечной точки железнодорожной колеи определяется только экономической целесообразностью как для перевозчика, так и для грузоотправителя», — сказал господин Столяров.

Начальник отдела экспортно-импортных перевозок ООО «Независимая транспортная компания» Юрий Непочатых заявил, что дефицит перегрузочных мощностей на западных погранпереходах Украины составляет 15–20%. «Украинские пограничные станции буквально задыхаются от грузопотока. Строительство линий шириной 1520 мм позволит заметно сократить дефицит объектов инфраструктуры. Увеличение железнодорожных перевозок частично разгрузит порты России и Украины. Их мощностей также уже не хватает для удовлетворения повышенных потребностей экспортеров и импортеров. В конечном итоге эффект от строительства линий 1520 мм в Европу будет: снизятся транспортные издержки производителей и сроки доставки грузов до конечных потребителей», — утверждает господин Непочатых. Но, по его мнению, до начала реализации подобных проектов требуется изучение комплекса юридических, экономических и технических вопросов, поскольку пока ни у кого нет ответов на вопросы, касающиеся окупаемости проектов, согласования строительства и эксплуатации таких линий с ЕС, его финансирования (размеры, участники, выгодоприобретатели). ■





ТОВАРОБОРОТ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ РАСТЕТ НА 35–40% В ГОД УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ПОДРЯД

не не решить. Необходимо расширять и модернизировать дорожную инфраструктуру. Обсуждение вопроса о расширении и развитии перехода между станциями Забайкальск и Маньчжурия (Харбинская железная дорога, КНР) идет уже несколько лет. Еще в конце 2004 года планировалось, что до 2007 года российская сторона вложит в это 9 млрд рублей. Впоследствии стоимость реконструкции инфраструктуры перехода оценили в 13,7 млрд рублей, и к середине 2006 года ОАО РЖД вложило в проект порядка 4,4 млрд рублей. В результате в прошлом году первый этап реконструкции Южного хода был завершен. В 2006 году пропускная способность участка Карымская—Забайкальск составляла 13 пар поездов в сутки, а теперь она увеличилась вдвое. Общая стоимость этого инвестиционного проекта составляет 24 млрд рублей. В целом же строительство новых железнодорожных линий в границах Забайкальской железной дороги предполагает освоение почти 230 млрд рублей из средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, частных инвесторов и холдинга РЖД.

По расчетам специалистов, уже к 2010 году магистраль утратит статус транзитной и приобретет статус погрузочной. Примерно к 2015 году суточный объем погрузки будет составлять ориентировочно 150–180 тыс. тонн против 40 тыс. тонн по прошлому году, и, соответственно, годовая погрузка ожидается в размере 80 млн тонн против 20 млн тонн в 2007 году. Проект предусматривает строительство до 2030 года 909 км железнодорожных линий в границах Забайкальской железной дороги.

НА СОПКАХ Другая станция, где осуществляется перевалка китайских товаров, ввозимых в Россию, — это пункт Гродеково, Приморский край, который граничит с китайской станцией Суйфэнхэ. Обстановка здесь менее напряженная, чем в Забайкальске, но тоже требуются инвестиции в развитие инфраструктуры. В общем грузообороте экспорт из Китая в Россию составляет 96%, импорт из России в Китай — 4%. Как отмечают специалисты Дальневосточной железной дороги (ДВЖД), на сегодняшний день перерабатывающая способность пограничного пе-

ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩАЯ СПОСОБНОСТЬ ПОГРАНИЧНОГО ПЕРЕХОДА ГРОДЕКОВО—СУЙФЭНХЭ СОСТАВЛЯЕТ ДО 70 ТЫС. КОНТЕЙНЕРОВ В ГОД. ПРИ ЭТОМ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2007 ГОДА ЧЕРЕЗ ПОГРАНПЕРЕХОД ПРИНЯТО ВСЕГО 8 ТЫС. КОНТЕЙНЕРОВ, НА ЭКСПОРТ ОТПРАВЛЕНО 2 ТЫС.



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

рехода Гродеково—Суйфэнхэ составляет до 70 тыс. контейнеров в год. «При этом за девять месяцев 2007 года через погранпереход принято всего 8 тыс. контейнеров, на экспорт отправлено 2 тыс.», — рассказывает начальник службы международных связей Дальневосточной железной дороги Игорь Мельников. По его оценкам, низкий оборот контейнеров является следствием того, что на переходе Гродеково—Суйфэнхэ установлен более высокий тариф на перевозку в европейскую часть страны, чем на переходе Забайкальск—Маньчжурия.

Работы по увеличению пропускной способности перегона Гродеково—Суйфэнхэ ведутся не первый год. В 2000–2005 годах развитие Гродековского узла и подходов к нему осуществлялось за счет средств ОАО РЖД. Уже освоено более 800 млн рублей. В частности, в 2003 году электрифицированы участки путей между станциями Уссурийск, Уссурийск-2, Дубининский, а в 2004-м три пути на станции Уссурийск-2 удлинены до 71 условного вагона.

«Реализованы согласованные с таможенными и пограничными органами мероприятия по внедрению автоматизированной системы управления пограничным переходом, развитию общей информационной и телекоммуникационной инфраструктуры, организации электронного документооборота при перевозках грузов, что обеспечило доведение количества отправляемых в Китай поездов до 12 в сутки», — отметили в пресс-службе ДВЖД. Для сокращения простоя поездов упрощены процедуры таможенного оформления грузов и перемещения их через границу. Внедрено электронное декларирование, при котором время оформления таможенной документации сокращено с трех суток до двух часов.



ОСОБЕННОСТИ ДОКУМЕНТООБОРОТА

«Принимая и оформляя документы в электронном виде, таможенные органы вынуждены практически в каждом случае распечатывать их на бумаге. Это связано не с требованиями таможенного законодательства, а с обязанностью декларанта отчитаться перед налоговыми органами, банками. Железная дорога, например, активно внедряет у себя электронную форму железнодорожной накладной, и в то же время ей необходимо иметь на бумажных экземплярах этих документов наши „мокрые“ печати. Эти проблемы общеизвестны и обсуждаются практически на всех уровнях. Очевидно, что, развивая по отдельности свои информационные системы, все заинтересованные структуры, в том числе и мы, не сможем без единой государственной программы перейти на электронный документооборот», — рассказывает заместитель руководителя Федеральной таможенной службы генерал-лейтенант Леонид Шорников.

Безусловно, импортеры и перевозчики, которые сталкиваются с перечисленными проблемами, понимают, что они должны быть решены на законодательном уровне. В частности, вопросы недостоверного декларирования (расхождение по весу груза, а также по ряду других параметров). Ведь несоответствия никоим образом не влияют на размер пошлины, уплаченной с пришедшего товара. «Хотелось бы, чтобы чиновники пересмотрели понятие „недостоверная декларация“ и определили более четко, что относится к этому понятию, а что нет.

СДЕЛАЙ САМ Однако пока проекты расширения пропускной способности погранпереходов находятся в стадии реализации, поэтому таможенные и другие проблемы, возникающие в процессе перевозки груза, операторы вынуждены решать самостоятельно. Как признаются чиновники разных ведомств, таможня России все еще не может наладить четкого учета товаров, поступающих из Китая. В итоге проблемы «серого» импорта все еще не может решить ни ФТС, ни китайская таможенная служба, которая также не способна показать точных цифр. При этом досмотру подвергается не менее 60% экспортных грузов с китайской стороны, а продовольственных — 100%.

Сейчас сведения, внесенные в экспортную декларацию, являются единственным руководством для отправляющей линии, и после ее выпуска коносамент уже практически невозможно откорректировать. А все результаты такого изменения проявляются только в конце пути, перед пересечением российской границы. Все это становится причиной длительных простоев и штрафов на границе, так как на каждый контейнер собирают порядка 20 документов и далеко не всегда они правильно заполнены.

Основной проблемой является определение таможенной стоимости ввозимого товара. Таможня чаще всего не соглашается с тем, что заявляет импортер, и рассчитывает таможенные платежи по своей методике, что зачастую приводит к тому, что пошлины оказываются неподъемными для импортера. Существуют и административные барьеры. Например, ужесточение условий сертификации к поставляемым моделям или деталям. «Приходится тратить время и доказывать действительную стоимость, заявленную в контракте для каждого нового ввозимого в страну автомобиля. При

этом у нас масса проблем с получением этой информации от поставщика», — объясняют в компании Chery Motors.

Возникают и другие спорные вопросы. Например, расхождение фактических параметров груза и указанных в таможенной декларации. «Хотя таможенная стоимость, как правило, оформляется с цены товара, а не с каких-либо иных его параметров, обнаруженные несоответствия дают чиновникам таможенной службы возможность остановить груз и начать процедуру оформления новых бумаг», — говорит начальник отдела бизнес-развития компании STS Logistics Денис Залевский. Причины несоответствий заключаются в разном подходе таможенных служб к оформлению сопроводительных документов.

«Китайские отправители груза, которые не привыкли работать с весами, указывают весовые характеристики приблизительно. По прибытии грузов в Россию расхождение по весу является наиболее частой помехой при их таможенном оформлении», — рассказывает генеральный директор NYK Logistics Михаил Холявенко. Это происходит при оформлении как габаритных, так и негабаритных грузов.

«Наши стандарты оформления грузов и положения китайской стороны часто расходятся, поскольку не унифицированы. Разница в размере между тем, что для китайцев — габаритный груз, а для России — негабаритный, может составлять всего 14 см», — отмечает Андрей Бухвалов, куратор проекта по таможне и логистике ООО «Тайга Шеньян МДФ». Отсутствие унификации тормозит сразу весь грузопоток, теряется время, средства, возникает необходимость искать людей, которые поедут на границу разбираться.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

В Федеральной таможенной службе обещают, что ситуация вскоре изменится к лучшему: сейчас идет процесс внедрения новых таможенных процедур, которые помогут упростить пересечение границы. В частности, таможенная служба взяла курс на существенное расширение практики применения инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК). «С августа 2007 года в рамках реализации федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 годы)» начались поставки 40 единиц мобильных ИДК во все региональные таможенные управления, а их у нас семь. В 2008 году планируется закупка еще пять мобильных ИДК», — рассказывает заместитель руководителя Федеральной таможенной службы генерал-лейтенант Леонид Шорников. По его словам, таможенный контроль с применением ИДК позволяет проводить проверку соответствия товаров сведениям, заявленным в документах, а также решать другие задачи, стоящие перед таможенными органами при контроле крупногабаритных грузов и транспортных средств. Кроме того, в соответствии с планом реализации концепции развития таможенной службы ФТС России ежегодно увеличивает количество таможенных органов, в которых может применяться электронная форма декларирования товаров. «По состоянию на 1 октября 2007 года, в перечень таможенных органов, имеющих достаточную техническую оснащенность для применения электронной формы декларирования, включено 195 таможенных постов. Для сравнения: в конце 2006 года их было только 161», — отмечает генерал-лейтенант Шорников. Впрочем, в ФТС признают, что и с внедрением электронного декларирования существует ряд объективных проблем. ■

Ведь некоторые ошибки не являются злым умыслом, не помогают уклоняться от уплаты пошлин и не приносят выгоды участнику ВЭД», — говорит начальник отдела бизнес-развития компании STS Logistics Денис Залевский.

Наконец, представители компаний просят ФТС рассмотреть возможность упрощения оформления бумаг на границе. «Чтобы оформить бумаги на провоз одного контейнера через границу, необходимо обойти и собрать подписи и одобрения около полутора десятков чиновников», — рассказывает заместитель генерального директора по стратегическому развитию ОАО «Трансконтейнер» Павел Чичагов.

Неурегулированность этих вопросов приводит к тому, что выбор таможенных точек для провоза некоторых грузов (например, на границе с Финляндией) диктуется в первую очередь необходимостью четко контролировать процесс прохождения документов. «Иногда это помогает нам избежать многих вопросов, связанных с их заполнением. В том числе связанных с весовыми характеристиками груза», — отмечает генеральный директор NYK Logistics Михаил Холявенко. В итоге морские порты Дальнего Востока обрабатывают меньшее количество импортного груза из КНР, чем два года назад, неся существенные экономические потери. При этом импорт из Китая растет, однако обработка большей его части приходится на Северо-Западный регион РФ. Операторам порой приходится делать огромный крюк, чтобы доставить груз, например, в Сибирь.

СЕМЬ ЛЕТ ЖДУТ СУЩЕСТВУЮЩИЕ ТАМОЖЕННЫЕ ПУНКТЫ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ РОССИИ ЖДЕТ МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАСШИРЕНИЕ. ЗДЕСЬ ДОЛЖНЫ ПОЯВИТЬСЯ И НОВЫЕ ПОГРАН- ПЕРЕХОДЫ — НА ПРОБКИ, РАСТЯНУВШИЕСЯ НА ДЕСЯТКИ КИЛОМЕТРОВ ПО ОБЕ СТОРОНЫ ГРАНИ- ЦЫ, НАКОНЕЦ-ТО ОБРАТИЛИ ВНИМАНИЕ. К СОЖАЛЕНИЮ, АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ МЕНЕЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫ ДЛЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ. АНДРЕЙ НИКОЛАЕВ

Грузопоток, пересекающий сухопутную границу России с Финляндией, Эстонией, Латвией, заметно вырос за последние несколько лет. По данным Минтранса РФ, число грузовиков, въехавших в страну через международный автомобильный пункт пропуска (МАПП) в Псковской области, в 2005–2006 годах выросло почти на 180% по сравнению с началом 2000-х годов, а через наиболее популярный погранпереход между Россией и Финляндией Торфяновка (Ленобласть) рост составил около 150% по сравнению с 2000–2001 годами. То же самое происходит практически на всех автомобильных погранпереходах Северо-Западного региона. В частности, объем товарооборота между Россией и Финляндией в 2007 году составил \$15,7 млрд, между Россией и Эстонией — более \$2 млрд, между Россией и Латвией — более \$3 млрд. Приграничные пункты пропуска не справляются с растущим потоком автомобилей, а их технические возможности заметно отстают от современных требований. Из-за этого досмотр и оформление грузов и автомобилей занимает в среднем два-четыре часа, а в отдельных случаях несколько дней. По оценкам директора департамента логистики и взаимодействия с Россией Министерства транспорта и связи Финляндии Силья Руоколы, убытки компаний, теряющих время при ожидании прохождения таможенного контроля на русско-финской границе, составляют около €900 млн в год.

Очереди на границе России с Финляндией появились в 2005–2006 годах. «Пункты пропуска были созданы более десяти лет назад — в 1996 году, тогда они полностью соответствовали стандартам. Сейчас товаропоток увеличился, и пункты перестали справляться растущим грузооборотом», — говорит руководитель пресс-службы Северо-Западного таможенного управления ФТС России Евгений Венско. Заговорили об этой проблеме всерьез только в конце 2006 года, после того как заторы на северо-западных границах России стали международной проблемой. Причина очередей заключается прежде всего в растущем импорте автомобилей. «В 2007 году через Финляндию в РФ было ввезено около 800 тыс. автомобилей, что на 60% больше, чем в 2006-м», — уточняет Силья Руокола. С каждым годом проблема пробок становится все острее. В сентябре 2007 года, когда пробка на пункте Ваалимаа побила очередной рекорд, составив 80 км, глава Восточного таможенного округа Финляндии Томи Кивилааксо пригрозил на время перестать впускать в страну российские автомобили, чтобы очереди выстроились по обе стороны границы. Впрочем, границу не закрыли: такое решение может принять только правительство Финляндии, которое, разумеется, не хотело прибегать к столь жестким мерам. В числе прочего потому, что от этого пострадали бы не только иностранные владельцы грузов, ввозимых в Россию, но и сама Финляндия, которая зарабатывает на нашем транзите порядка €500 млн.

ЭСТОНСКАЯ ГРАНИЦА Аналогичная проблема существует и на российско-эстонской границе, причем уже много лет. Число стоящих здесь в пробках грузовиков достигло 420. По словам сотрудников таможни, пробки образуются из-за того, что мост на подъезде к пропускному пункту слишком узок. «Мост очень старый, виноваты в возникнове-

УБЫТКИ КОМПАНИЙ, ТЕРЯЮЩИХ ВРЕМЯ ПРИ ОЖИДАНИИ ПРОХОЖДЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ НА РУССКО-ФИНСКОЙ ГРАНИЦЕ, СОСТАВЛЯЮТ ОКОЛО €900 МЛН В ГОД

нии пробок обе стороны. И решение реконструировать мост должно быть принято обеими сторонами — как Россией, так и Эстонией», — подчеркивают в Северо-Западном таможенном управлении. По оценкам импортеров, пробки на этом участке границы существуют уже больше шести лет. «Проблем здесь сразу несколько. Во-первых, у российских таможенников на оформление товара уходит больше времени, так как они малочисленнее. Во-вторых, все происходит медленнее, так как переход меньше, чем российско-финские терминалы», — рассказывает Игорь Шевчук, генеральный директор компании «Эрголайн».

Пропускная способность автомобильного таможенного пункта Нарва—Ивангород не превышает 150–170 автомобилей в день. Через него идет 70% автомобильного грузооборота между странами. Другие таможенные пункты между двумя странами расположены в Псковской области, и транзит товаров через них делает перевозки невыгодными. Между тем решать проблему необходимо уже сегодня. Дело в том, что еще в 2006 году Россия входила в пятерку ведущих стран—импортеров эстонских товаров, а по объему экспорта в Эстонию занимает второе место после Финляндии. И по мнению экспертов, эстонская сторона зарабатывает на транзите российских грузов около €500 млн в год.

Очередь образуется и на пропускных пунктах на российско-латвийской границе — на территории Латвии пробки достигают 100 км, а количество ожидающих грузовиков — 1,5–2 тыс.

Решить проблему пробок далеко не так просто, как кажется на первый взгляд. Одно расширение пропускной способности таможенных терминалов здесь не поможет, об этом говорят и таможенники, и грузовладельцы, указывая на то, что при пересечении границы главную проблему создает долгое оформление документов.

РАСШИРЕНИЕ ГРАНИЦ Впрочем, меры по увеличению пропускной способности погранпереходов принимаются. В пресс-службе Северо-Западного таможенного управления сообщили, что в конце 2007 года на самых проблемных МАПП региона запущено четыре стационарных инспекционно-досмотровых комплекса (ИДК). Еще один должен заработать в петербургском порту (БПС/П) на Первом контейнерном терминале. Правда, ИДК смогут увеличить способность погранперехода обрабатывать проходящие грузы лишь на 5–10%, признается недавно назначенный начальник СЗТУ Михаил Прокофьев, так что без радикальной модернизации остальной инфраструктуры переходов, которая должна завершиться в 2008–2010 годах, не обойтись.

В свою очередь, финская сторона начала строить парковку для грузовиков возле пограничного пункта Ваалимаа—Торфяновка. А недавно стало известно о намерении финских властей открыть еще один погранпереход — на участке Сювяяро—Париккала. Создание этого международного пункта позволит увеличить число пересечений границы физическими лицами до 336 тыс. в год, что примерно в 24 раза больше, чем было зафиксировано в прошлом году. По предварительным оценкам, стоимость проекта может составить около €12 млн. Наконец, увеличение транзитного потока между Россией и Латвией, на которую частично «переве-

ли» свои грузы российские импортеры после скандала со сносом памятника советским воинам в Таллине, вынудило Ригу ускорить ратификацию договора о строительстве трех новых сухопутных переходов между двумя странами.

Кроме того, в ФТС заинтересованы в том, чтобы наладить предварительный информационный обмен с таможнями стран ЕС. «Уже сейчас Россия совместно с Европейской комиссией и 12 странами Евросоюза разрабатывает пилотный проект, в рамках которого, как планируется, с 1 января 2009 года в режиме онлайн будет осуществляться обмен информацией в отношении товаров, перемещаемых через общую границу, а это около 70% грузоперевозок между ЕС и Россией», — рассказывает заместитель руководителя Федеральной таможенной службы генерал-лейтенант Леонид Шорников.

Однако прежде чем начать обмен данными, российской таможне нужно усилить свое ИТ-оснащение, а это сделать непросто. Достаточно сказать, что созданный несколько лет назад контейнерный поезд «Северное сияние» до сих пор не начал работу в регулярном режиме. Дело в том, что остаются еще проблемы с таможенным оформлением контейнеров, которые мешают росту грузопотока на железной дороге. «Есть ряд законодательных актов, которые нужно подправить совместно с представителями ФТС, чтобы изменить сложившиеся порядки и процедуры», — говорит Виктор Степов, глава Октябрьской железной дороги. По его словам, уже проведена опытная эксплуатация системы предварительного электронного декларирования, а также электронная передача документов, которая позволяет экономить до 50% времени на их оформление.

А пока перспективная железная дорога не может конкурировать с морским транспортом и грузовыми автомобилями. Почему же грузовладельцы не хотят использовать альтернативные виды доставки — железную дорогу, к примеру? Причины просты, говорят операторы. «Пока действуют существующие тарифы, мы не сможем создать достойную конкуренцию автомобильевозам. Ведь если мы возьмем груз с нулевой рентабельностью, то даже в этом случае цена за нашу перевозку будет выше, чем если бы товар шел грузовиками. В этом случае помочь нам решить проблему может только государственная поддержка и вмешательство Федеральной службы по тарифам», — утверждает директор департамента стратегического развития компании «Рейлтрансавто» Екатерина Кульбака. По ее словам, компания еще может конкурировать на равных с автоперевозчиками, если груз следует, скажем, в Екатеринбург, Ростов-на-Дону, то есть выигрывать за счет длины логистического «плеча». «Однако сегодня основной поток автомобилей идет на Москву, и здесь мы пока неконкурентоспособны», — сетует Екатерина Кульбака. О том же говорят и представители финского предприятия VR Ltd, поясняя, что высокие тарифы являются чуть ли не главной причиной, препятствующей перевозкам железнодорожным, а не автомобильным транспортом. Дополнительным стимулом для перераспределения грузов с автотранспорта на железнодорожный должно стать принятие решения о концентрации всех таможенных процедур в конечном пункте назначения товара, что заметно облегчит работу грузовладельцев. Пока же главной проблемой для перевозчика и причиной образования пробок становится рукописное оформление товара. ■

ТРАНСПОРТ РОССИИ 2008
22-24 МАЯ 2008 ГОДА, СОЧИ

II МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОР: МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ОПЕРАТОР ФОРУМА: BUSINESS DIALOG

ТЕЛ./ФАКС: +7 (495) 940-67-71, +7 (495) 624-59-32
+7 (495) 262-98-15
EMAIL: SALES@BUSINESSDIALOG.RU

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР: BUSINESS DIALOG
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР: RVD
ОФИЦИАЛЬНЫЙ БАНК: ТрансКредитБанк
ОФИЦИАЛЬНЫЙ СТЕА: Radisson
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕДИАПАРТНЕР: РЕН ТВ
ОПЕРАТОР ФОРУМА: BUSINESS DIALOG

WWW.TRANSWEEK.RU

реклама



ТАМОЖЕННАЯ ЭКСПРЕССИЯ

РЫНОК МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКСПРЕСС-ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ РАСТЕТ С КАЖДЫМ ГОДОМ, ХОТЯ ЭТО НАИМЕНЬШИЙ ПО ОБЪЕМУ СЕГМЕНТ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА В ЦЕЛОМ. ДОБИТЬСЯ ВЫСОКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ В ЭТОМ БИЗНЕСЕ, ПО ПРИЗНАНИЮ САМИХ ЭКСПРЕСС-ПЕРЕВОЗЧИКОВ, НЕПРОСТО: ЛЬГОТНЫЙ РЕЖИМ РАСТАМОЖИВАНИЯ ГРУЗОВ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЙ ДЛЯ НИХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ, НА ПРАКТИКЕ НЕ РАБОТАЕТ, А ДЕЙСТВУЮЩАЯ ДО СИХ ПОР СИСТЕМА ПОДАЧИ ДЕКЛАРАЦИЙ В БУМАЖНОМ ВИДЕ СИЛЬНО ТОРМОЗИТ ПРОХОЖДЕНИЕ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ. КЛАВДИЯ ЩУР

НЕНОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ Ежегодный прирост рынка экспресс-перевозок в России составляет, по разным оценкам, до 30%, а его объем в денежном выражении — порядка \$200–250 млн. Сложность подсчетов во многом объясняется незрелостью этого рынка: складываться он начал лишь в начале 1990-х годов.

На долю международных отправок приходится в среднем 40% от их общего числа, причем лидерство в этой области традиционно держит так называемая большая четверка глобальных операторов экспресс-перевозок — TNT Express, DHL, UPS и FedEx. В то же время, по оценкам аналитиков, половину рынка сейчас контролируют российские курьерские службы.

Несмотря на высокие показатели роста, проблем у экспресс-перевозчиков предостаточно. На вопрос о том, что служит главным препятствием для нормальной работы на рынке, их представители отвечают не задумываясь — несовершенство таможенного законодательства, а точнее, обилие нормативных актов, так или иначе регулирующих их деятельность. На сегодняшний день таких документов порядка десяти — это положения Таможенного кодекса, приказ Государственного таможенного комитета «О типовом порядке таможенного контроля и таможенного оформления товаров отдельной категории» и еще целый ряд приказов и распоряжений ФТС.

Формально они гарантируют упрощенный режим растаможки экспресс-грузов, например подачу единой таможенной декларации в виде реестра грузов. В том случае, если перевозчик имеет статус таможенного брокера (а такая практика широко распространена как за рубежом, так и в России), декларация подается от его лица и получатель груза фактически не участвует в процедуре таможенного оформления — от него требуется лишь распечатать накладную о получении посылки. Однако чтобы застраховаться от возможных потерь (например, от работы с недобросовестными клиентами), таможенный брокер может указать в качестве декларанта лицо, которое он представляет, и таким образом снять с себя ответственность за уплату таможенных платежей и за сведения, указанные в документах.

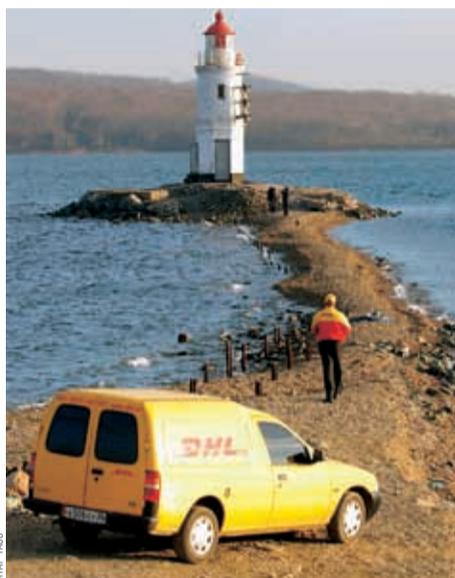
На практике наличие дублирующих друг друга документов сильно тормозит процесс оформления груза. «Нет единого документа, предусматривающего единый подход к процессу таможенного контроля и таможенного оформления. Этого документа очень не хватает для работы на местах, для принятия инспектором таможни оперативного, корректного и соответствующего нормам таможенного законодательства решения», — говорит директор департамента РР и ТО Ролу Экспресс Ольга Божидай.

Кроме того, во всех нормативных актах фигурирует достаточно размытое определение экспресс-товара как «товара, перевозимого экспресс-перевозчиком любым видом транспорта с целью доставки до получателя в течение ограниченного промежутка времени (от 12 до 72

НА ВОПРОС О ТОМ, ЧТО СЛУЖИТ ГЛАВНЫМ ПРЕПЯТСТВИЕМ ДЛЯ НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ ЭКСПРЕСС-ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, ИХ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОТВЕЧАЮТ НЕ ЗАДУМЫВАЯСЬ — НЕСОВЕРШЕНСТВО ТАМОЖЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, А ТОЧНЕЕ, ОБИЛИЕ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



ЕСЛИ БЫ НЕ НЕДОРАЗУМЕНИЯ НА РОССИЙСКОЙ ГРАНИЦЕ, ЭКСПРЕСС-ПОЧТА ДОСТАВЛЯЛА КОРРЕСПОНДЕНЦИЮ И ПОСЫЛКИ ЕЩЕ БЫСТРЕЕ

часов)». По мнению игроков рынка, это понятие слишком общее. Им обозначено сразу несколько типов курьерских отправок, что нередко приводит к недопониманиям на границе. «Проблемы связаны с отсутствием основополагающих понятий и категорий, с которыми ежедневно работают курьерские компании, — понятий образца, подарка, партии груза, груза в единичных количествах, не определены критерии для низкостоймостного и высокостоймостного грузов», — объясняет Ольга Божидай.

Специфика этой «отдельной» категории грузов не только в сжатых сроках доставки. Экспресс-груз должен ввозиться в единичных количествах для личных нужд получателя (то есть не может иметь коммерческое назначение), весить не более 30 кг (стандарт для международных отправок) и стоить не более 5 тыс. руб., включая расходы на доставку.

При нарушении хотя бы одного из этих условий таможенная декларация подается в общем порядке, причем ответственность за прохождение груза автоматически перекладывается на получателя — он должен сам уплатить таможенные платежи и предоставить пакет документов для оформления груза.

ЗАТРУДНИТЕЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ Однако пробелы в нормативном регулировании экспресс-перевозок не единственное препятствие для стабильного развития рынка. Немалые трудности создает нехватка провозных мощностей (это касается в основном авиаперевозок), а также пло-

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ПОСРЕДНИКИ

Институт таможенного брокерства в России начал активно развиваться в начале 1990-х годов. Сегодня таможенные брокеры входят в число основных участников внешнеэкономической деятельности. Согласно российскому законодательству, статус таможенного брокера получают коммерческие организации и юридические лица (в отличие от зару-

бежных стран, где эти услуги могут предоставлять физические лица), которые в качестве посредников на профессиональной основе осуществляют операции по таможенному оформлению товаров и транспортных средств от собственного имени за счет и по поручению своего клиента. На сегодняшний день практически все крупные операторы рынка экспресс-перевозок имеют одновременно статус таможенных брокеров.

хо охлажденный механизм работы со службами безопасности аэропортов, которые сильно затягивают проверку грузов.

Серьезной проблемой начальник управления международных перевозок группы компаний Armadillo (DPD) Евгений Привалов называет и слабое знание отправителями и получателями таможенного законодательства. «Отправляя посылку, мало кто задумывается о том, что одновременно у него и у адресата возникают определенные обязанности, связанные с таможенным оформлением и в стране отправления, и в стране назначения», — объясняет он. — И зачастую экспресс-перевозчики именно по этой причине попадают в весьма затруднительное положение, так как за нарушения в области таможенного дела к ответственности привлекают именно их. В основном все крупные экспресс-перевозчики имеют статус таможенного брокера. Соответственно, таможенному органу гораздо проще наложить взыскание на таможенного брокера, чем на близкого получателя».

Определенные трудности создает и ограничение таможенной стоимости экспресс-грузов, которая складывается из стоимости самого груза и расходов на доставку и не должна превышать 5 тыс. руб. В результате за отправку дорогостоящих товаров иногда приходится переплачивать. «Несмотря на то что экспресс-перевозчики стараются предлагать своим клиентам привлекательные тарифы на доставку, может возникнуть ситуация, когда безбидное отправление с рекламными материалами и копеечной стоимостью будет облагаться дополнительными таможенными платежами», — говорит Евгений Привалов. В зарубежной практике, добавляет эксперт, для таких случаев предусмотрен порог для стоимости ввозимых товаров, не облагающихся платежами независимо от стоимости доставки, — так называемый *de minimis*. В Европейском союзе *de minimis* составляет €22, а в ряде стран (например, в Канаде, Индии и Индонезии) для низкостоймостных грузов порог таможенных платежей ощутимо снижается. Крупные операторы не раз выступали с предложением ввести подобное ограничение в России, но ответной реакции не получили.

В целом же, по словам Евгения Привалова, на Западе взаимодействие экспресс-перевозчиков с таможенными органами организовано на гораздо более высоком уровне, чем у нас. «За рубежом институты экспресс-перевозчика и таможенного брокера пользуются столь высокой степенью доверия со стороны государства, что оно делегирует им ряд своих функций, оставляя за собой практически лишь функцию контроля. Так, даже в условиях террористической угрозы экспресс-перевозчик имеет возможность самостоятельно комплектовать грузы, осуществлять загрузку воздушных судов, осуществлять обработку и хранение экспресс-грузов на собственном складе, не подвергаясь при этом рутинным таможенным процедурам», — подытоживает господин Привалов.

Наконец, сильно тормозит процесс растаможки процедура подачи документов в бумажном виде, а не в элект-

Предоставление услуг таможенного брокерства возможно только при наличии соответствующей лицензии от Государственного таможенного комитета РФ. Отношения между брокером и представляемым им лицом регулирует нотариально заверенный договор, в котором клиент поручает брокеру осуществить одну или несколько операций по таможенному оформлению груза от его имени, но за счет клиента. Пе-

речь этих операций включает в себя декларирование товаров, представление таможенному органу пакета документов и дополнительных сведений о ввозимом грузе, предъявление декларируемых товаров, уплата таможенных платежей, НДС и акцизов.

ронном, как это давно принято на Западе. Необходимость перехода на электронное декларирование созрела уже давно, но всерьез за это взялись только два года назад, когда ФТС инициировала поправки в Таможенный кодекс.

БЕЗБУМАЖНАЯ ВОЛОКИТА В 2007 году Федеральная таможенная служба предложила ввести систему обязательного предварительного информирования о перемещаемых через границу грузах. Ожидается, что она заработает в 2009 году, хотя изначально планировалось запустить ее в 2008-м. Суть нового механизма состоит в подаче таможенной декларации до фактического ввоза груза на территорию страны, что даст экономии во времени и сделает процесс растаможивания более прозрачным. В ФТС открыто говорят о том, что внедрение новой системы направлено в том числе на борьбу с «серым» импортом. Именно поэтому решено отработать этот механизм на российско-финской границе, через которую, как известно, проходит поток контрабанды из Китая и Юго-Восточной Азии. Пока предварительное информирование применяется в России в добровольном порядке, например, на погранпереходах Октябрьской железной дороги — по словам таможенников, это позволило частично освободить от автомобильных пробок традиционно загруженные таможенные посты на северо-западе страны.

Правда, для того, чтобы новый механизм заработал в срок, российским таможенникам требуется капитальное ИТ-переоснащение — для начала полностью перейти на безбумажное декларирование. Всемирный банк еще в 2004 году выдал России кредит в размере \$140 млн на техническую модернизацию таможни, но процесс перевода таможенных постов на электронную систему продолжается до сих пор.

На вопрос о том, насколько введение системы предварительного информирования отразится на работе экспресс-перевозчиков, участники рынка отвечают неоднозначно. По мнению Евгения Привалова, это еще более усложнит прохождение грузов через границу и приведет к затягиванию процесса их таможенного оформления: «Допускаю, что ФТС может потребовать более детального описания экспресс-грузов. Также общепринятым языком информационного обмена в системах экспресс-перевозчиков является английский. Не исключено, что в рамках введения такой системы может потребоваться перевод на русский язык». Ольга Божидай из Ролу Экспресс смотрит на ситуацию более оптимистично. «Существенных изменений не предвидится, если не будет значительных ограничений по времени и особым требованиям к программным и техническим средствам для передачи информации. Компании, регулярно получающие грузы из-за рубежа, практически всегда располагают предварительной информацией о направляемых в их адрес грузах, что в настоящее время используется для подготовки необходимых для декларирования документов», — говорит эксперт. ■

ОТ ВОРОТ СКОРОПОРТ

ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ ОТНОСЯТСЯ К ЧИСЛУ НАИБОЛЕЕ ДОРОГИХ УСЛУГ ЭКСПЕДИТОРОВ. ПОМИМО СРОКОВ ДОСТАВКИ И ОСОБЫХ УСЛОВИЙ ХРАНЕНИЯ ИХ ТРАНСПОРТИРОВКА СОПРЯЖЕНА С ВЫСОКИМИ РИСКАМИ. ОДНАКО ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ НЕ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ ЭТОЙ УСЛУГИ, ПОСКОЛЬКУ БЛАГОДАРЯ ЕЙ МОЖНО НЕПЛОХО ЗАРАБОТАТЬ, ЕСЛИ ПРАВИЛЬНО СПЛАНИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКУ И ЗАБЛАГОВРЕМЕННО ПОДГОТОВИТЬ ВСЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ.

ОЛЬГА ХВОСТУНОВА

Логистическая цепочка по поставке скоропортящихся продуктов достаточно сложна. Первыми в цепочке идут производители (например, животноводческие фермы), следом — перерабатывающие компании (производители мясомолочной продукции), затем различные поставщики, которые передают груз экспедиторам, а те, в свою очередь, дистрибуторам. Наконец, товары поставляются конечному потребителю — ритейлерам, кейтеринговым компаниям, ресторанам и пр. Между всеми этими звеньями могут быть перевалочные пункты — склады, временные хранилища и т. п.

Для выполнения специальных условий хранения скоропортящихся грузов необходимы контейнеры-рефрижераторы, термосы, специальная упаковка и пр. По словам Алексея Максимчука, генерального директора транспортного холдинга Major, для таких грузов важна и специальная упаковка. «Например, аквариумных рыб перевозят в герметичных пластиковых мешках, заполненных водой. Химические реагенты — в термоконтейнерах с хладагентом».

К скоропортящимся грузам требуются также многочисленные сопроводительные документы о соблюдении всех необходимых санитарных норм и правил хранения, транспортировки и погрузки-разгрузки. Для каждого вида перевозки скоропортящихся товаров существуют свои правила, утвержденные Министерством путей сообщения. Учитывая специфику продукта, при перевозке скоропортящихся грузов логистические компании должны решить две ключевые задачи — доставить его в сжатые сроки и обеспечить соответствующие условия хранения на всех этапах цепочки (упаковки, отгрузки, транспортировки, складирования и т. п.). Поэтому важным пунктом является выбор способа транспортировки — авто, авиа или железнодорожный. Здесь логисты принимают во внимание множество факторов, начиная от объема груза до расстояния перевозки.

«Небольшой срок жизни товара, за который производителю или ритейлеру необходимо не только доставить товар до пункта продажи, но и успеть продать его, — основная проблема. Каждый день задержки значительно уменьшает возможности реализации товара, в части случаев счет идет на часы», — поясняет Дмитрий Быков, заместитель генерального директора «НЛК Транс».

ВОЗДУШНЫЕ ГРУЗЫ Самый быстрый способ доставки на сегодня — авиаперевозка. Скорость, частота рейсов, высокая степень надежности делают воздушный транспорт весьма привлекательным для логистов. Однако этот способ также и самый дорогой. В мире на долю авиационных перевозок приходится примерно 1,3% тоннажа грузов, что в стоимостном выражении составляет около 10% мирового грузопотока.

В России грузовые авиаперевозки не пользуются особой популярностью. Согласно данным Discovery Research Group, в 2006 году их объем составил 640,3 тыс. тонн. И это при том, что впервые за три года был отмечен их рост на 1,8% по сравнению с 2005 годом — в предыдущие годы объемы воздушных перевозок сокращались.

ПРИЯЗАТЕЛЬНЫЙ ТОВАР

К скоропортящимся относятся грузы, перевозка которых требует особых условий (температурного режима, влажности, освещения), а срок годности и хранения сильно ограничен. Это продукты растительного (овощи, фрукты, ягоды) и животного происхождения (мясо животных, птица, рыба, яйца и пр.), продукты переработки (молочные продукты, сыры, жиры, масла), живые расте-

ния, медицинские препараты (вакцины, сыворотки), свежая пресса и т. п. По общему мнению участников логистического рынка, большую часть перевозимого в России скоропорта составляют фрукты, овощи и цветы. «Это три наиболее важных и основных товара рынка скоропорта», — рассказывает Юрий Сурканов, президент компании «Юнитранс Логистик». — При этом в этом сегменте важную



ВАСИЛИЙ ДЬЯКОВ

В 2007 ГОДУ ТАРИФЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ТОВАРОВ ПОВЫСИЛИ НА 20-70%.

МНОГИЕ КОМПАНИИ НАЧАЛИ ИСКАТЬ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

По мнению представителей логистических компаний, использовать авиаперевозки рационально в редких случаях. В первую очередь если на большие расстояния перевозить грузы, срок хранения которых составляет 24–72 часа, а значит, доставить их в кондиционном виде иным способом невозможно. К ним относятся, например, различные скоропортящиеся пищевые продукты, химические вещества, лекарства или свежесрезанные цветы.

Особенностью авиаперевозок является также и то, что непосредственно в самолете груз находится не более трети от общего времени пути. «Оставшееся время затрачивается на обработку груза в терминалах аэропорта и на таможене, и это то время, которое нужно и можно сократить», — комментирует Алексей Максимчук.

И хотя принято считать, что авиаперевозки наиболее безопасны и надежны, даже они не застрахованы от непредвиденных обстоятельств. Главный фактор риска — это метеосостояние. Как отмечает президент компании «Юнитранс Логистик» Юрий Сурканов, если из-за погоды возникает задержка рейса, то может произойти общий сбой в доставке: «И тогда, например, цветы, поставляемые из Голландии, неожиданно оказываются в ситуации, в которой условия хранения могут быть не соблюдены. Это значит, что в аэропорту срочно надо найти камеру хранения с соответствующими условиями — температурой, влажностью, освещением, каким-то образом их туда транспортировать и потом забрать. Это накладывает дополнительные риски на перевозку и резко увеличивает ее стоимость».

По мнению Матиаса Риделя, партнера компании «БДО Юникон Консалтинг», фрахт авиасудов может быть коммерчески выгоден для дорогих продуктов класса люкс, продаваемых в большом объеме и с высокой маржой. «Если только продукт не является одновременно хрупким и ценным, экспортерам лучше сосредоточиться на наземной транспортировке», — считает господин Ридель.

ЗЕМНЫЕ ДОРОГИ В 2006 году по железным дорогам было транспортировано около 13 млн тонн скоропорта (32% всего объема перевозок, по данным Discovery

Research Group). Более половины этого объема было реализовано при участии оборудования, предоставляемого компанией ОАО «Рефсервис» — дочерней структурой ОАО РЖД, монополиста в сфере перевозок в изотермических и рефрижераторных вагонах.

У железнодорожной транспортировки скоропорта своя специфика: такие грузы перевозятся в изотермических вагонах (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы, цистерны-термосы, изотермические вагоны-цистерны), крытых вагонах, универсальных и рефрижераторных контейнерах. Более 70% российского рынка перевозок в таких вагонах осуществляется через ОАО «Рефсервис». Зависимость от монополиста, устанавливающего тарификацию перевозок (в 2007 году тарифы были повышены на 20–70%), вызывает определенное недовольство со стороны участников рынка железнодорожных перевозок, зачастую предпочитающих отказываться от его услуг.

По словам Владимира Дорохова, финансового директора компании STS Logistics, «Рефсервис» всегда был монополистом на рынке, но его компания старается не пользоваться его услугами. «Когда на рынке появляется монополист, ни к чему хорошему это не приведет. Сегодня компании, которые занимаются серьезно железнодорожными перевозками скоропортящихся продуктов, задумываются о том, чтобы приобрести свой подвижной состав — те же вагоны-рефрижераторы, тем более что их можно не только купить, но и взять в лизинг».

По словам Дмитрия Быкова, использовать железнодорожные перевозки имеет смысл на расстояние более 2 тыс. км при сроках доставки три-четыре дня. «А это недопустимо для значительной части скоропортящихся товаров, например молочной продукции». Владимир Дорохов уточняет, что по железной дороге лучше транспортировать многотонные грузы: «Минимум — это четыре вагона. Меньше можно, но это нерентабельно».

Еще одна проблема, возникающая при транспортировке железной дорогой, — это необходимость загрузки обратного порожняка. «Если нет обратной загрузки, то издержки железнодорожных перевозок повышаются, и резко снижают их привлекательность. Это отличает их от автомобильных перевозок, в которых шансы найти обратную загрузку гораздо выше», — объясняет Матиас Ридель.

Автомобильным транспортом перевозится более половины объема скоропорта. Для перевозок грузов от 3 до 10 тонн на средние расстояния наиболее эффективны автомобильные перевозки. «Больше будет уже невыгодно, — поясняет Владимир Дорохов. — Кроме того, нормальный экспедитор не отправит свою машину, например, за Урал. Для такой дальности используют железнодорожные перевозки». По мнению Дмитрия Быкова, автомобильные перевозки более выгодны еще и потому, что цена доставки получается вдвое ниже, а товар доставляется «от двери до двери».

Снизить временные издержки, по мнению Матиаса Риделя, позволяет автоматизация и использование ИТ-систем, которые помогают отслеживать продвижение груза по всей логистической цепочке — от производителя до складского оператора и дистрибутора — и предупреждать о возможных задержках.

И все же есть еще одна причина, почему крупные логистические компании не отказываются от затратной и высокорисковой перевозки скоропортящихся грузов. Об этом говорит Юрий Сурканов: «В конечном итоге клиенту важен тот продукт, который вы продаете на рынке как логист. Чем шире будет ваша продуктовая линейка, тем выше вероятность того, что клиент воспользуется этой услугой. Сегодня важно, чтобы решения были комплексными. И в этом случае издержки на скоропорт не столь важны, ведь окончательные расходы перевозчика считаются на единицу продукции. В этом его экономика», — резюмирует Юрий Сурканов. ■

УСКОЛЬЗАЮЩАЯ МАРЖА Высокие издержки, дополнительные риски, специфические условия хранения и транспортировки грузов — все эти и многие дру-

гие факторы, казалось бы, должны вынудить логистические компании отказаться от этой услуги в своей продуктовой линейке. Действительно, некоторые компании так и делают, отдавая перевозку скоропорта на откуп специализированным перевозчикам. Однако другие пытаются извлечь из этой услуги дополнительную выгоду.

Главный фактор, на котором можно заработать при перевозке скоропортящихся грузов, — высокая маржа. Цена транспортировки такого товара в зависимости от ряда условий может превышать стандартный тариф в два, десять и более раз. «Стоимость перевозки скоропорта формируется, как и для генеральных грузов, из стоимости упаковки, складской обработки, доставки до перевозчика, тарифа на перевозку, таможенного оформления, оформления необходимых документов, сертификатов и т. п., — рассказывает Алексей Максимчук. — Разница лишь в том, что для таких нестандартных грузов тарифы будут выше». «В экспедиции говорят, что чем труднее перевозка, тем больше можно на ней заработать», — отмечает Владимир Дорохов. — Если услуга стоит 100 руб., то при заложенной рентабельности перевозки в 10% заработать на ней можно 10 руб. А если услуга стоит 200 руб. — то тогда 20 руб. Главное, чтобы расходы на перевозку не перекрыли маржу».

Чтобы не потерять потенциальную прибыль, главным для перевозчика скоропорта становится стремление минимизировать издержки. Успеть в сжатые сроки, по мнению участников рынка, можно только при условии тщательного предварительного планирования. По словам Алексея Максимчука, существует, например, возможность предварительной подачи таможенной декларации и проведения таможенного оформления до прибытия груза. С ним соглашается Юрий Сурканов: «Важным моментом является подготовка документов. Если у перевозчика имеются все справки, накладные, заключения о соблюдении санитарных норм, то срок таможенного оформления скоропортящегося груза составляет всего три часа».

И все же есть еще одна причина, почему крупные логистические компании не отказываются от затратной и высокорисковой перевозки скоропортящихся грузов. Об этом говорит Юрий Сурканов: «В конечном итоге клиенту важен тот продукт, который вы продаете на рынке как логист. Чем шире будет ваша продуктовая линейка, тем выше вероятность того, что клиент воспользуется этой услугой. Сегодня важно, чтобы решения были комплексными. И в этом случае издержки на скоропорт не столь важны, ведь окончательные расходы перевозчика считаются на единицу продукции. В этом его экономика», — резюмирует Юрий Сурканов. ■

СЕГОДНЯ КОМПАНИИ, КОТОРЫЕ ЗАНИМАЮТСЯ СЕРЬЕЗНО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ, ЗАДУМЫВАЮТСЯ О ТОМ, ЧТОБЫ ПРИОБРЕСТИ СВОЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ — ТЕ ЖЕ ВАГОНЫ-РЕФРИЖЕРАТОРЫ МОЖНО НЕ ТОЛЬКО КУПИТЬ, НО И ВЗЯТЬ В ЛИЗИНГ



ПЕРВАЯ КОНКУРЕНТНАЯ УЧАСТНИКАМ РЫНКА СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ НЕ СТОИТ ОПАСАТЬСЯ ЕГО НАСЫЩЕНИЯ, ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ, В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА. ДАЖЕ ПРИ СОХРАНЕНИИ СЕГОДНЯШНИХ ТЕМПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА. ПРИ ЭТОМ ДЕВЕЛОПЕРЫ ПО-ПРЕЖНЕМУ ПРЕДПОЧИТАЮТ СТРОИТЬ СКЛАДЫ КЛАССА А, ХОТЯ СПРОС ЕСТЬ НА ПОМЕЩЕНИЯ ВСЕХ КЛАССОВ. НАИБОЛЬШЕЕ ЧИСЛО ПРОЕКТОВ В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ СКОЦЕНТРИРОВАНО НА ЮЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ. ЗДЕСЬ И НАЧНЕТСЯ ПЕРВАЯ КОНКУРЕНТНАЯ ВОЙНА, А ПРОИГРАЮТ В НЕЙ ТЕ, КТО СЕЙЧАС ПРЕНЕБРЕГАЕТ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТЬЮ ОБЪЕКТОВ.

МАРИЯ ГЛУШЕНКОВА

За прошедший год, по оценкам участников рынка, в Московском регионе был введен в эксплуатацию 1 млн кв. м качественных складских площадей. В сравнении с 2006 годом, когда было построено порядка 650 тыс. кв. м, уровень нового предложения вырос за год на 35%. Тем не менее объем свободных площадей на рынке остается минимальным. Например, по оценкам экспертов «Мизль-Недвижимости», размер вакантных площадей по итогам 2007 года не превышает 1,5% по складским площадям класса А и оценивается в 3,5% по свободным складам класса В.

Основной тенденцией прошлого года в сегменте складской недвижимости стало существенное увеличение строительства наиболее дорогостоящих складских площадей. Так, по наблюдениям экспертов компании Blackwood, по итогам 2007 года на долю наиболее качественных складов класса А пришлось 60% от общего объема введенных в эксплуатацию площадей. Столь существенный интерес девелоперов к строительству дорогостоящих объектов участники рынка связывают с увеличением спроса на качественную складскую недвижимость со стороны логистических провайдеров. Например, по оценкам экспертов Blackwood, в общем объеме активного спроса на качественные складские площади востребованность площадей со стороны логистических компаний составила в 2007 году около 35%.

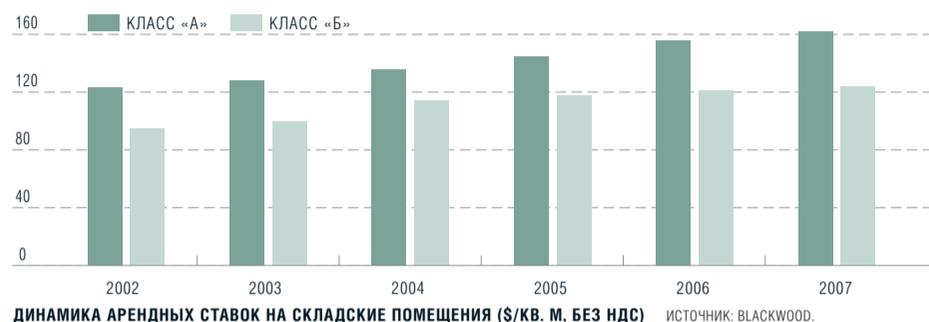
Несмотря на столь высокую долю — больше трети от общего объема спроса, быстрый рост рынка контрактной логистики позволяет считать эти оценки даже несколько консервативными. «За последний год количество проектов, где компании не занимаются складскими операциями, а отдают все на аутсорсинг логистическим провайдерам, резко увеличилось», — говорит генеральный директор компании «Партнер логистик» Игорь Меркулов. — При этом в первую очередь это характерно для крупного бизнеса. Крупнейшие мировые логистические провайдеры — Kuehne+Nagel, Schenker, Exel, DHL, которые уже работают в России, стали быстро наращивать свое присутствие на рынке. В свою очередь, более мелкие иностранные игроки все активнее стали выходить на российский рынок. Все эти компании арендуют складские площади, а для работы с таким ритейлером, как, к примеру, компания Media Markt, лишь на старте провайдеру требуется от 10 тыс. до 30 тыс. кв. м складских площадей. В то же время компаний, которым необходимы складские помещения, не превышающие 4–5 тыс. кв. м, на рынке также немало.

Не менее активно расширяют свою деятельность и российские игроки. Логистический бизнес — редкий сегмент, где российские операторы способны составить конкуренцию иностранным игрокам. Например, Национальная логистическая компания, которая является не только логистом, но и оператором существенных складских площадей, Русская логистическая служба, «Севертранс», «Сток-рансервис», «Юнитранс», ориентированный на железнодорожный транспорт, — эти компании уже давно имеют серьезный портфель контрактов.

ДАЖЕ В СЛУЧАЕ РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕХ ЗАЯВЛЕННЫХ ДЕВЕЛОПЕРАМИ ПРОЕКТОВ, А ТАКЖЕ СОХРАНЕНИЯ ТЕМПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА, НАСЫЩЕНИЯ РЫНКА СКЛАДСКИХ ПЛОЩАДЕЙ В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ НЕ ПРОИЗОЙДЕТ В ТЕЧЕНИЕ БЛИЖАЙШИХ ДВУХ ЛЕТ



СМЕЖНИКИ



ДИНАМИКА АРЕНДНЫХ СТАВОК НА СКЛАДСКИЕ ПОМЕЩЕНИЯ (\$/КВ. М, БЕЗ НДС)

ИСТОЧНИК: BLACKWOOD.

Преимущество российских провайдеров, чей бизнес создавался в отсутствие конкуренции со стороны иностранцев, заключается в том, что они лучше знают рынок, им лучше знакомы способы борьбы с бюрократией, умеют адаптироваться в регионах и в целом быстрее реагировать на всевозможные ситуации, говорят участники рынка. Основная причина активного роста логистического бизнеса — экономический рост, повышение уровня жизни населения, высокий потребительский спрос и, как следствие, рост показателей товарооборота. В частности, по данным МЭРТА, прирост оборота розничной торговли составил в 2007 году 15,2%, тогда как в 2006 году этот показатель был 13,9%.

ПЛАНЫ По итогам прошедшего года объем предложения наиболее качественных складских площадей Московского региона участники рынка оценивают от 3,6 млн кв. м (оценка экспертов Blackwood) до 4,1 млн кв. м (оценка «Мизль-Недвижимости»). Столь существенную разницу — 0,5 млн кв. м — эксперты объясняют различиями в классификации объектов у разных компаний. Совокупный объем складских помещений классов А, В, С и D оценивается различными экспертами на уровне 8 млн кв. м. На этот год девелоперами запланирована реализация проектов еще почти на 1 млн кв. м класса А.

Поскольку спрос на складскую недвижимость Московского региона оценивается экспертами от 2,2 млн до 3 млн кв. м, в случае реализации всех заявленных девелоперами проектов и сохранения темпов строительства насыщения рынка складских площадей в Московском регионе не произойдет в течение ближайших двух лет. Таким образом, можно предположить, что заявленные к сдаче на этот год проекты будут максимально востребованы на рынке. Например, наиболее масштабным объектом, запланированным к сдаче в этом году, является реализация второй очереди логистического комплекса «Северное Домодедово». Совокупные площади второй и третьей очереди, открытие которой перенесено на начало 2009 года, составят 540 тыс. кв. м. Напомним, что для строительства этого комплекса, общая площадь которого составит 1,1 млн кв. м, в декабре прошлого года международный банк Eurohuro AG предоставил девелоперу «Евразия Логистик» кредит на сумму \$747 млн.

ПОХОД НА ВОСТОК

«Действительно, девелоперы идут в основном туда, где в принципе им разрешают строить», — говорит Владимир Мехришвили. — Например, город Самара, где на уровне руководства области было принято решение о строительстве промышленной зоны на определенной территории и было решено, что все логистические и промышленные объекты будут расположены именно там, не-

смотря на отсутствие качественных удобных транспортных подъездов и удаленность от основных трасс. Хотя есть и другой пример — индустриально-логистическая зона «Шушары» под Санкт-Петербургом. Место выбрано подходящее, одобрено на уровне правительства и является привлекательным для любого девелопера складской недвижимости». Однако для тех девелоперов, которые приходят сейчас в Мо-

сковский регион и будут захотеть на этот рынок через два года, существует значительный риск, что они будут здесь последними участниками рынка складской недвижимости. Тем не менее рост реальных располагаемых доходов населения в 2007 году составил 10,4% по сравнению с 13,3% в 2006 году. Это значит, что оборот розничной торговли растет намного быстрее, чем доходы населения. В этом году

Еще два крупных проекта, которые планируется реализовать в этом году, — четвертая и пятая очереди ТЛК «Томилано» на Новорязанском шоссе в 6 км от МКАД (120 тыс. кв. м) и вторая очередь MLP «Подольск» на Симферопольском шоссе в 15 км от МКАД (90 тыс. кв. м). На востоке в 15 км от МКАД по Егорьевскому шоссе запланировано введение в эксплуатацию складского комплекса Spring Park общей площадью 100 тыс. кв. м. В данном комплексе предусмотрено такой редкий для рынка объект, как холодильный склад с объемом площадей 7 тыс. кв. м. А на самом востребованном направлении, Ленинградском шоссе, Parkridge Holding планирует построить логистический комплекс общей площадью 150 тыс. кв. м.

Здесь стоит отметить, что из пяти запланированных к сдаче объектов три реализуются на южном направлении. При этом в прошлом году четыре из пяти крупных объектов, введенных в эксплуатацию, такие, например, как первая очередь «Северного Домодедова» (560 тыс. кв. м) и первая очередь MLP «Подольск» (115 тыс. кв. м), также открыты на юге.

При этом британский фонд Raven Russia планирует инвестировать \$117 млн в совместный с девелопером RDI Group проект по строительству логистического центра класса А общей площадью 100 тыс. кв. м на Каширском шоссе в 9 км от МКАД. Еще один крупный проект Raven Russia, который планируется реализовать совместно с российской компанией «Феликс», подразумевает строительство логистического комплекса общей площадью 110 тыс. кв. м в районе города Климовска на Симферопольском шоссе. А норвежский фонд Eastern Property инвестирует \$68 млн в строящийся на данный момент компанией «Лого-групп» складской комплекс общей площадью 61 тыс. кв. м, расположенный на Симферопольском шоссе.

Таким образом, на южном направлении происходит основная концентрация складских объектов в Подмоскovie. При общем дефиците площадей, который в ближайшие год-два как раз и будет решаться в большей степени за счет строительства складов на юге, вопрос конкуренции пока перед девелоперами не стоит. Однако очевидно, что на этом направлении с каждым введенным в эксплуатацию объектом у последующего риски возрастают. А если учи-

тывать, что более трети спроса на складские объекты приходится на логистов, то приоритет будут иметь объекты с наиболее эффективной логистической инфраструктурой, в частности те, которые имеют железнодорожное решение и подъездные пути.

ДАЛЬНОВИДНЫЙ ПОХОД На сегодняшний день в Московском регионе уже заявлено к реализации значительное количество крупных проектов строительства складов. На фоне экспансии в регионы сетевых ритейлеров и, как следствие, крупнейших логистических провайдеров девелоперы все активнее начинают осваивать нишу региональных логистических проектов. География строительства складской недвижимости в первую очередь охватывает те города, где наблюдается наибольшая концентрация бизнеса. Таким образом, большинство проектов складского строительства сейчас сосредоточено в городах-миллионниках — Новосибирске, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге, Самаре и Санкт-Петербурге.

Наиболее активно действуют в регионах такие крупнейшие девелоперы, как MLP, «Евразия Логистик», Parkridge Holding и британский фонд Raven Russia, отмечают эксперты компании Blackwood. В частности, Raven Russia в сентябре прошлого года совместно с ГК «Авалон» приступил к реализации проекта создания региональной сети логистических комплексов под брендом Megalogix. Общий объем запланированных к строительству площадей составил более 1,5 млн кв. м. Первые объекты планируется построить в Ростове-на-Дону (228 тыс. кв. м) и Новосибирске (100 тыс. кв. м). Совокупный объем инвестиций в данный проект оценивается в \$1,2 млрд.

По-прежнему интерес к реализации собственных девелоперских проектов проявляют крупнейшие ритейлеры, которые активно продвигаются в регионы. Например, в сентябре 2007 года компания «Имморосиндустри», совместное предприятие корпорации «Ростик групп» и Immo Industry Group (Бельгия), заявила о реализации как минимум пяти проектов строительства индустриальной недвижимости.

В целом стоит отметить, что, несмотря на большое количество заявленных девелоперами объектов как в Московском регионе, так и по всей России, реализация многих проектов либо переносится на более поздние сроки, либо вообще остается на бумаге. Так что дефицит площадей на рынке складских помещений способствует тому, что данный сегмент недвижимости остается выгодным бизнесом. За растущие в цене строительные материалы, землю и другие непредвиденные траты в итоге заплатит конечный потребитель. Так что интерес к складскому сектору со стороны инвесторов, например готовность вложить \$1 млрд в коммерческую недвижимость и готовые склады Подмоскovie крупного британского фонда Aberdeen Property Investors, имеет под собой вполне веское обоснование. ■



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СПРОСА НА СКЛАДСКИЕ ПЛОЩАДИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ МОСКОВСКОГО РЕГИОНА НА КОНЕЦ 2007 ГОДА (%)

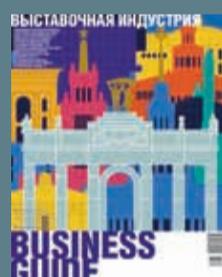
ИСТОЧНИК: BLACKWOOD.

ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



BUSINESS GUIDE



Hiace. Надежно служит Вашим интересам



Toyota Hiace Достойный выбор

Этот микроавтобус с мощным двигателем объемом 2,7 литра одинаково удобен для перевозки грузов и людей: в нем с комфортом размещаются 11 пассажиров и водитель. Благодаря дополнительной климатической установке и современной магнитоле с CD-проигрывателем и 6 динамиками комфорт приобретает новое звучание. Тщательно продуманная конструкция сидений обеспечивает правильную посадку, а ремни безопасности с преднатяжителями обеспечивают защиту каждому в автомобиле. В Toyota Hiace надежно всё. В том числе и то, чего нельзя увидеть глазами: его репутация.



УПРАВЛЯЙ МЕЧТОЙ TOYOTA

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ В РОССИИ: Москва: Тойота Центр Битца (495) 721-3388; Тойота Центр Измайлово (495) 730-9000; Тойота Центр Каширский (495) 22-100-33; Тойота Центр Коломенское (495) 740-0110; Тойота Центр Кунцево (495) 933-4033; Тойота Центр Лосинный Остров (495) 22-100-55; Тойота Центр Отрадное (495) 780-7878; Тойота Центр Рублевский (495) 725-3388; Тойота Центр Серебряный Бор (495) 721-3370; Тойота Центр Сокольники (495) 788-5665; Тойота Центр Шереметьево (495) 730-2200. Санкт-Петербург: Тойота Центр Автово (812) 336-4888; Тойота Центр Невский (812) 449-9933; Тойота Центр Пискаревский (812) 321-6181; Тойота Центр Приморский (812) 336-3888; Тойота Центр Пулково (812) 320-1030. Волгоград: Тойота Центр Волгоград (8442) 26-0777. Воронеж: Тойота Центр Воронеж (4732) 44-6060. Екатеринбург: Тойота Центр Екатеринбург Восток (343) 222-2050; Тойота Центр Екатеринбург Запад (343) 232-9292; Тойота Центр Екатеринбург Юг (343) 229-9999. Казань: Тойота Центр Казань (843) 518-4318. Кемерово: Тойота Центр Кемерово (3842) 34-5245. Краснодар: Тойота Центр Краснодар (861) 227-7711. Красноярск: Тойота Центр Красноярск (3912) 67-4525. Минеральные Воды: Тойота Центр Минеральные Воды (87922) 6-5522. Нижний Новгород: Тойота Центр Нижний Новгород (831) 275-4334. Новокузнецк: Тойота Центр Новокузнецк (3843) 39-6315. Новосибирск: Тойота Центр Новосибирск (383) 230-0023. Оренбург: Тойота Центр Оренбург (3532) 99-8877. Пермь: Тойота Центр Пермь (342) 268-9888. Ростов-на-Дону: Тойота Центр Ростов-на-Дону (863) 242-9000. Самара: Тойота Центр Самара Аврора (846) 372-0202; Тойота Центр Самара (846) 269-4444. Саратов: Тойота Центр Саратов (8452) 57-0707. Сургут: Тойота Центр Сургут (3462) 77-4177. Тольятти: Тойота Центр Тольятти (8482) 50-9080. Томск: Тойота Центр Томск (3822) 44-6600. Тюмень: Тойота Центр Тюмень (3452) 48-9343. Уфа: Тойота Центр Уфа (347) 292-6565. Челябинск: Тойота Центр Челябинск (351) 795-9595.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ В БЕЛАРУСИ: Минск: Тойота Центр Минск (37517) 254-7775(76).

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ В КАЗАХСТАНЕ: Алматы: Тойота Центр Алматы (727) 297-9666; Тойота Центр Жетісу (727) 250-1102.

УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ПАРТНЕРЫ: Астрахань: Бизнес Кар Каспий (8512) 40-8989. Барнаул: СЛК-Моторс Барнаул (3852) 47-8888. Ижевск: АСПЭК-Центр (3412) 91-1111. Иркутск: Тойота Центр Иркутск (3952) 38-6161. Калининград: Виакор Моторс (4012) 30-3101. Курган: Оками Курган (3522) 54-6600. Курск: Бизнес Кар Курск (4712) 31-9913. Магнитогорск: Авторитет-Восток (3519) 30-2126. Набережные Челны: РОСЬ АВТО (8552) 70-9525. Нижневартовск: Автоуниверсал-Моторс (3466) 29-6396. Нижний Тагил: Эни Моторс (3435) 48-0464. Ноябрьск: Восток Моторс Ноябрьск (3496) 35-9999. Омск: Феникс-Авто (3812) 32-9090. Рязань: Инком-Авто (4912) 900-300. Ставрополь: Ставрополь-Авто (8652) 29-8696. Стерлитамак: Урал-Моторс (3473) 20-3620. Тверь: Важная персона – Авто (4822) 76-5253. Тула: АВТОПРОМ (4872) 33-2222. Ульяновск: Тон-Авто (8422) 61-3437. Ярославль: Атлант-М Ярославль (4852) 58-1058.

FINANCIAL
SERVICES



Программы кредитования ЗАО «Тойота Банк» доступны в Москве и Московской области для всех моделей Toyota, официально поставляемых в Россию. За полной информацией об условиях кредитования обращайтесь к представителям ЗАО «Тойота Банк» в салонах официальных дилеров Toyota. ЗАО «Тойота Банк». Лицензия Банка России на осуществление банковских операций № 3470. www.toyota-bank.ru

СЛУЖБА КЛИЕНТСКОЙ ПОДДЕРЖКИ TOYOTA (звонок бесплатный): 8-800-200-57-75.

Автомобиль, представленный на фото, оборудован дополнительными аксессуарами, не входящими в стандартную комплектацию.

Toyota напоминает Вам о необходимости пристегивать ремни безопасности и строго соблюдать правила дорожного движения. Позаботьтесь о Вашей безопасности и безопасности Ваших близких.

На правах рекламы. Товар сертифицирован