

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

вать их не удалось, принял решение о строительстве торгового центра на участке в 6,5 га, который имеет выход на ул. Героев Хасана. О строительстве логистического комплекса, пояснил он, группа пока даже не думает. Компании достаточно имеющихся площадей.

Точно так же не выполнили задуманного и другие компании. Таким образом, в 2009 году в эксплуатацию не было введено ни одного нового объекта складской недвижимости. Единственный крупный проект, который был реализован уже в 2010 году, — это логистический центр «Навигатор» на ул. Промышленной, 107. Этот центр класса А расположен на участке 7 га и имеет общую площадь 42 тыс. кв. метров. Девелопер объекта — группа компаний «ЭР-Сити». По словам генерального директора группы Дмитрия Шерстобитова, сейчас на стройплощадке возведено здание первой очереди и строители приступили к внутренним работам. «Если рынок оценит подобный формат, то мы готовы быстро выводить следующие очереди „Навигатора“ общим объемом порядка 30 тыс. кв. метров», — говорит господин Шерстобитов. По данным „Ъ“, девелопер не будет выступать оператором этого складского комплекса, а лишь передаст его в будущем в аренду или перепродаст.

НЕСКЛАДНО И НЕНАКЛАДНО Краевые власти отмечают, что имеющихся терминалов для развития региона недостаточно. Потребность Пермского края в складских комплексах международного класса оценивается в 640 тыс. кв. м: из них региону нужно дополнительно 100 тыс. кв. м складских помещений класса А и 540 тыс. кв. м складских помещений класса В, сообщили „Ъ“ в министерстве торговли Пермского края.

Сами участники рынка называют два проекта, которые можно отнести к складской недвижимости класса А, — логистический комплекс GIGANT (общий объем площадей — около 30 тыс. кв. м) на ул. Героев Хасана и логистический комплекс компании «Линия 7» (на 3-й Набережной, 40). Площадь терминала «Линии 7», построенного компанией в 2008 году, составляет около 10 тыс. кв. м (его общий объем хранения — 9 тыс. палетомест).

Эксперты считают самооценку пермских логистов завышенной. «На сегодняшний день в Перми практически отсутствует складская недвижимость, отвечающая требованиям класса А по общероссийской классификации. Из всего объема рынка (около 300–350 тыс. кв. м) доля качественных помещений, наиболее приближенных к классу А, составляет всего 5–10%, то есть около 30 тыс. кв. м», — утверждает руководитель аналитического центра «Медиа-на» Павел Новоселов. По его словам, большинство объектов (порядка 70%) принадлежат к классу D. «Это помещения, построенные в 1950–1980-е годы, частично реконструированные, имеющие необходимые коммуникации, однако для эффективного целевого использования они требуют определенных финансовых и временных затрат. Помимо этого, в качестве складских сегодня используют практически не приспособленные для подобных целей помещения гаражей, бывших цехов, подвалов, не отвечающих даже минимальному набору необходимых параметров», — говорит Павел Новоселов.

То, что пермский рынок складских помещений (как аренды, так и купли-продажи) весьма ограничен по объему, позволило владельцам этой недвижимости не так сильно пострадать от общего падения рынка. Конечно, снижение грузопотока (по данным «Асстра Урал», в целом по Пермскому краю составило как минимум 40%) и уход клиентов в более дешевые склады обусловили снижение цен как на аренду складской недвижимости, так и на услуги ответственного хранения. Но, как отмечает коммерческий директор ЗАО «Пермрыба» (логистический центр GIGANT) Алексей Клячин, в Прикамье падение цен в целом оказалось менее существенным, чем, например, в соседнем Екатеринбурге (там цены на аренду складов

НАЧИНАТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ В КРИЗИС В ПЕРМИ ПОКА НИКТО НЕ РИСКУЕТ. ТЕМ ВРЕМЕНЕМ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ УЖЕ РАЗРАБОТАНА КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА НА 2008–2015 ГОДЫ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



ЕСЛИ ДО КРИЗИСА ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ, КАК ПРАВИЛО, ВСЕГДА ПРИВОЗИЛИ ПРОДУКЦИЮ НА СКЛАД, ЧТО ВЕЛО К УДОРОЖАНИЮ ТОВАРОВ, ТО СЕЙЧАС ОНИ ЧАСТО РАБОТАЮТ, МИНУЯ ЕГО

упали по разным оценкам от 30 до 40%, и ниже). «В Екатеринбурге до кризиса успели реализовать несколько новых проектов, рынок был перенасыщен, поэтому и падение стало столь существенным», — поясняет Алексей Клячин. В Перми же качественные складские площади по-прежнему в дефиците.

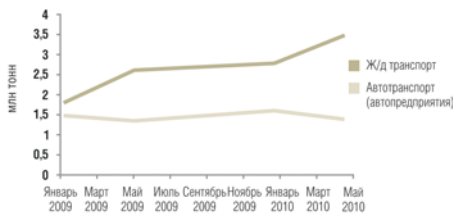
На текущий момент, согласно расчетам аналитического центра «Медиана», рынок складской недвижимости находится на стадии ценовой стабилизации. Стоимость квадратного метра в течение нескольких месяцев колеблется на уровне 13–16 тыс. руб. «При этом какого-то однозначного тренда нет — средняя цена то возрастает, то падает в зависимости от сезонных колебаний рынка, — говорит руководитель аналитического центра «Медиана» Павел Новоселов. — Конечно, кризисное влияние еще ощущается достаточно сильно, поскольку экономический потенциал большинства коммерческих организаций серьезно пострадал, а уровень финансовых рисков еще слишком высок. Поэтому пока нельзя констатировать какую-либо заметную тенденцию к восстановлению спроса. Пока что рынок «остывает» от кризисной встряски и фиксирует цены». На рынке аренды ситуация схожая. Средняя арендная ставка колеблется на уровне 170–180 руб. за кв. м.

Алексей Клячин из ЗАО «Пермрыба» подтверждает, что спрос на качественные складские помещения и логистические услуги сейчас как минимум стабилизировался и не падает. Но конкретно у ЗАО «Пермрыба» даже наблюдается плановый рост. «Тенденция такова, что немного увеличива-

ется грузооборот у наших существующих клиентов. Плюс появляется интерес у потенциальных клиентов, они присматриваются к нашим услугам». Просыпающийся спрос влияет и на цены. Так, «Пермрыба» для некоторых своих клиентов, которым сбрасывала цены в кризис, уже вернула расценки на докризисный уровень. «Не могу сказать, что цены растут. Но они стабилизировались, и есть предпосылки для роста спроса на качественные склады, и на специализированные склады, количество которых ограничено», — говорит Алексей Клячин.

По его мнению, строить новые логистические комплексы сейчас крайне рискованно. Если раньше девелоперы проектировали крупные склады на перспективу, в ожидании, что цены на недвижимость все равно вырастут, увеличится грузооборот, и клиенты в любом случае появятся, то сейчас таких оптимистичных прогнозов нет. Алексей Клячин уверен, что смело строить можно только в том случае, если есть конкретные договоренности с будущими клиентами. И строить надо «под них», под конкретные запросы компаний. «И девелоперам и логистам нужно ориентироваться на конкретный спрос. Потому что существующие помещения и услуги могут очень серьезно отличаться от потребностей клиента. Так что сначала строить, а потом перестраивать — это очень долго и затратно», — говорит господин Клячин.

Несмотря на то что начинать логистические проекты в кризис пока никто не рискует, эксперты отмечают, что Пермскому краю стоит активнее взяться за это уже сейчас. В противном случае регион рискует отстать в развитии и упустить благоприятствующие факторы. «В на-



ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В ПЕРМСКОМ КРАЕ

стоящее время у наших соседей в Свердловской области уже разработана Концепция развития транспортно-логистической системы региона на 2008–2015 годы, — отмечает директор информационно-консалтинговой группы «Резон» Юлия Пивоварова. — Главная цель, которой хотят добиться ее разработчики, — соединить производителей Азии с потребителями Европы. Логично предположить, что в Пермском крае тоже должен быть реализован крупномасштабный проект строительства мультимодального логистического центра. Тем более что в Перми есть факторы, обеспечивающие успешность проекта: крайний европейский речной порт и планируемые Белкомур и новый аэропорт. Но делать крупный региональный логистический центр надо как можно скорее, потому что на территории Казахстана уже реализуется проект ТРАСЕКА. Он должен замкнуть на себя транспортные потоки по маршруту Азия — Кавказ — Европа и обратно». ■



НЕМНОГО ГРУЗНО

Все опрошенные „Ъ“ представители сферы грузоперевозок говорят о серьезном падении рынка в прошлом году. Главную причину этого крупнейшие игроки видят в спаде промышленного производства. Директор пермского филиала ООО «Асстра Урал» Роман Ходаковский приводит данные о том, что грузооборот в 2009 году упал на 40%. «Мы работаем с крупными промышленными предприятиями, а все они снизили объемы производства. Например, „Пермский фанерный комбинат“ — у него объем выпуска продукции в прошлом году упал больше чем на 40%», — рассказывает господин Ходаковский. По его словам, в первую очередь в структуре грузоперевозок пострадал экспорт. Но, как отмечает специалист по экспедированию национальных перевозок ООО «Зостмайер» Елена Жукова, «падение было очень чувствительным, и пострадали как ввоз, так и вывоз». «Было время, когда работы не было вообще», — вспоминает госпожа Жукова. Директор

ООО «Желдорэкспедиция-Пермь» Сергей Капитонов также говорит, что прошлый год был очень тяжелый: «В прошлом году мы жили в основном за счет разовых перевозок — до тонны. Спасали нас мелкие клиенты — магазины одежды, обуви, продавцы оргтехники».

Роман Ходаковский выделяет еще несколько факторов падения рынка: «Мы — международный перевозчик, и отношения с клиентами всегда привязаны к валюте. Поэтому нестабильная ситуация с долларом и евро тоже повлияла на объем грузоперевозок». Сказываются и события, происходящие в конкретной отрасли. «Например, грузооборот леса упал до 70%. Особенно это было заметно после введения запрета на экспорт необработанного леса. Обрабатывающих предприятий в Пермском крае — раз, два и обчелся, то есть лес фактически перестали вывозить», — описывает положение Роман Ходаковский. Гендиректор ООО «ТрансСибЭкспедиция» Константин Нешатаев, кроме этого, отмечает: ес-

ли раньше компании, занимающиеся грузоперевозками, работали «на склад», то сейчас «с колес». «Раньше, как правило, привозили продукцию на склады, но поскольку это приводит к удорожанию товара, то сейчас ими практически не пользуются. Сказывается и неразвитая складская логистика в Перми. Зачастую происходит так — груз идет из Москвы в Екатеринбург, там в логистических центрах распределяется и только потом отправляется в Пермь», — рассказывает господин Нешатаев.

Но уже в этом году ситуация серьезным образом начала меняться. Собеседники „Ъ“ говорят об уверенном росте на рынке перевозок. По словам Сергея Капитонова из «Желдорэкспедиции-Пермь», с начала года ежемесячный рост составляет примерно 10%. А в Березниках, где также работает его компания, увеличение перевозок было еще более значительным — 20–25%. При этом господин Капитонов уверен, что лучшие времена для рынка еще впереди: «Думаю, и

далее будет рост. Пик перевозок обычно приходится на конец года». Елена Жукова описывает нынешнюю ситуацию просто: «К примеру, если в прошлом году к нашим услугам прибегали в лучшем случае раз в месяц, то сейчас стабильно раз в неделю». «Мы отмечаем положительную динамику по грузоперевозкам со второго квартала этого года — примерно 20–25%», — говорит Роман Ходаковский. Иного мнения Константин Нешатаев. Рост, отмечает он, не более 2–3%. Он уверен, что на докризисный уровень рынок грузоперевозок вернется не раньше, чем через один-два года, и оказать влияние на ситуацию могут самые разные факторы: «Понятно, что на объеме грузоперевозок скажется в первую очередь рост промышленного производства, если он будет. Но, например, никто не ожидал, что серьезно в этом году вырастет перевозка продукции автопрома. А с началом программы утилизации автомобилей именно это и произошло».

ВИТАЛИЙ ВОДОПЬЯНОВ