



ЛОГИСТИКА. ТРАНСПОРТ

КОГДА СПРОС НА СКЛАДСКУЮ
НЕДВИЖИМОСТЬ НАЧНЕТ
РАСТИ /15
ЧЕМ ГРОЗИТ РЕФОРМА
ТАМОЖНИ
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМ /18
КАК ДОЛЖНА ВЫГЛЯДЕТЬ
ПЕРМЬ БУДУЩЕГО/22
НА РЕМОНТ КАКИХ ГОРОДСКИХ
УЛИЦ УЙДЕТ 1,2 МЛРД РУБ. /24
НА ЧТО КЛЮЮТ ПОКУПАТЕЛИ
КОММЕРЧЕСКИХ АВТО /26

Среда, 30 июня 2010 №115
(№4394 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №13–28
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

www.kommersant.ru



АНАСТАСИЯ КОСТИНА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЛОГИСТИКА. ТРАНСПОРТ»

МЕЛЬЧЕ И ПРАВДИВЕЕ

В кризис все измельчало. Денег стало меньше, проекты, если вообще возникают, то менее масштабные, и свои амбиции бизнесмены поумерили. За последние полтора года самыми употребимыми словами в СМИ стали «сжался», «свернулся», «заморозили» и так далее в сторону закрытости, замкнутости — все теперь как улитки в раковине и выбираться из них пока не торопятся, только изредка осторожно выглядывают. Точно так же логисты в Перми свернули огромное количество своих проектов, в частности строительство крупных складских комплексов. Сейчас, говорят, пока рискованно вкладываться в них.

Правда, как выяснилось, в Прикамье намечается масштабный логистический проект, лоббировать который взялись власти региона в лице замруководителя администрации губернатора Юрия Уткина. Пока только создана рабочая группа (ее возглавил гендиректор компании «Мегасервис» Тарас Рыжук) и нет оформленной концепции, поэтому участники обсуждения никаких заявлений не делают. Но, как удалось выяснить, планы серьезные — это и склады класса А, и склады временного хранения, и контейнерная площадка, и даже таможенный пост, все в одном месте. Власти думают предложить поучаствовать в строительстве центра всем заинтересованным частным компаниям, в первую очередь федеральным и международным логистическим операторам. Будет обсуждаться и возможность инвестиций из регионального и федерального бюджетов.

Удастся ли воплотить в жизнь эти благие намерения, сказать сложно. Во-первых, краевые власти уже несколько лет хорохорятся насчет «крупного логистического центра», но безрезультатно. Во-вторых, и «Мегасервис» минувшей осенью озвучивал схожий проект, но он не состоялся, несмотря на то что инвестором (\$70 млн) должна была стать крупная китайская компания Norinco.

ПОКА НЕ СКЛАДНО

К 2010 ГОДУ ПЕРМСКИЕ ДЕВЕЛОПЕРЫ И РИТЕЙЛЕРЫ ОБЕЩАЛИ РЕАЛИЗОВАТЬ РЯД ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ. ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ НОВЫХ СКЛАДОВ КЛАССА А И В ДОЛЖНА БЫЛА СОСТАВИТЬ БОЛЕЕ 170 ТЫС. КВАДРАТНЫХ МЕТРОВ. НО В ИТОГЕ НЕ БЫЛО ВВЕДЕНО НИ ОДНОГО НОВОГО ОБЪЕКТА. ЛОГИСТЫ ПОКА НЕ РИСКУЮТ СТРОИТЬ КРУПНЫЕ ЦЕНТРЫ, ДОЖИДАЯСЬ, КОГДА СПРОС НАЧНЕТ УВЕРЕННО РАСТИ. МЕЖДУ ТЕМ АНАЛИТИКИ ОТМЕЧАЮТ, ЧТО ПРИКАМЬЕ МОЖЕТ СУЩЕСТВЕННО ОТСТАТЬ ОТ СОСЕДНИХ РЕГИОНОВ, ЕСЛИ НЕ НАЧНЕТ КРУПНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ УЖЕ СЕЙЧАС.

НАДЕЖДА ЕМЕЛЬЯНОВА, АНАСТАСИЯ КОСТИНА

СКЛАДИРОВАЛИ ПРОЕКТЫ По докризисным планам девелоперов 2009 год должен был стать урожайным на новые объекты в складской логистике. В 2007–2008 годах о планах строительства новых логистических комплексов, которые к этому году могли быть введены в эксплуатацию, заявляли десятки разных компаний. Среди пермских — это, в частности, «ПСК. Логистика» (планировала построить более 50 тыс. кв. м), «НормаН-Виват» (30–50 тыс. квадратов для нужд своей торговой сети), группа компаний «Май» (минимум 8 тыс. кв. м — вторая очередь комплекса GIGANT, а также новый комплекс класса А), «Линия 7» (порядка 15 тыс. кв. м), «ЭР-Сити» (40 тыс. кв. м). О совместном крупном проекте — на 100 тыс. кв. м — размышляли «РК Логистика» и «Линия 7». Заняться строительством складской недвижимости думала даже группа «ЭКС», развивающая торговую сеть «Семья», чтобы обеспечить собственные потребности в складах, а также группа компаний «РИАЛ». Более того, пермские ком-

пании даже хотели строить логистические комплексы за пределами региона, в частности в Екатеринбурге.

Кроме местных компаний, масштабные планы строили и федеральные девелоперы: «Евразия Логистик», «Каскад», «КРАЙС Девелопмент», Megalogix и SLG. В «Евразии Логистик» потенциал пермского рынка складской недвижимости до 2010 года оценивали в 500–600 тыс. кв. м. Правда, федеральные компании тогда были более осмотрительны, чем местные игроки, и не говорили о конкретных объемах и сроках сдачи объектов.

В итоге почти все эти действительно грандиозные планы не осуществились. Из-за кризиса проекты компаний либо видоизменились, либо были отложены вовсе. Так, группа компаний «ПСК. Логистика» планировала построить комплекс класса А площадью более 50 тыс. кв. м вблизи федеральной трассы, которая ведет на Красавинский мост. Однако в кризис проект осуществить не удалось. Теперь, сообщил гендиректор «ПСК. Логистика» Констан-

тин Степнов, он намерен реализовать свою идею в рамках индустриального парка, который планируется построить в ЗАТО Звездный (по идее местных властей, в парке должны быть объединены разные производства, для предприятий должны быть построены склады). Начало его строительства запланировано на 2010 год. Предполагается, что на участке площадью 150 га разместится индустриальная зона и логистический комплекс класса А. «Мы искали землю и нашли ее в Звездном. Мы будем развивать этот проект совместно с партнерами из группы „Император“», — пояснил господин Степнов.

Впрочем, ни параметры будущего логистического комплекса, ни сроки сдачи объекта он не назвал, сославшись на то, что его концепция только разрабатывается. Еще минувшей зимой на встрече и. о. заместителя председателя правительства Пермского края Юрия Уткина с директором ООО УК «Император» Алексеем Балашовым было заявлено о том, что логистический центр в составе индустриального парка в Звездном станет якорным объектом для всего комплекса. Общая площадь складов класса А должна составить 400 тыс. кв. м. Сколько из них готова построить компания «ПСК. Логистика», Константин Степнов не сообщил.

Надо отметить, что «ПСК. Логистика» даже продала во время кризиса свой действующий склад площадью чуть более 10 тыс. кв. м — по ул. Промышленная, 147а. Ранее компания сдавала его в аренду, но в начале этого года выставила на продажу за 42 млн руб. Участники рынка поясняли, что на такой шаг компания пошла по причине разрыва договора с долгосрочным якорным арендатором этого объекта — компанией Coca-Cola. Гендиректор «ПСК. Логистика» Константин Степнов сообщил „Ъ“, что продал складской комплекс по ул. Промышленной компании, занимающейся оптовой продажей продуктов питания (какой именно — не назвал).

Группа компаний «НормаН-Виват» тоже вынуждена была в кризис отказаться от своего логистического проекта, о котором заявляла два года назад. Тогда ритейлер решил не дожидаться появления качественных складов в Перми и построить для своих нужд современный складской комплекс самостоятельно. Распределительный центр — 30–50 тыс. кв. метров (класс — между А и В) должен был расположиться на территории бывшего завода «Велта». Предполагалось, что помещения будут предназначены для товаров, не требующих особых температурных режимов хранения. Распределительный центр планировалось ввести в эксплуатацию в сентябре 2009 года. Но в прошлом году господин Юсупов выставил оба участка на «Велте» площадью 20 га на продажу, а когда реализо-

**ПОТРЕБНОСТЬ ПЕРМСКОГО КРАЯ
В СКЛАДСКИХ КОМПЛЕКСАХ
МЕЖДУНАРОДНОГО КЛАССА
ОЦЕНИВАЕТСЯ В 640 ТЫС. КВ. М**



В ПЕРМИ ВСЕГО 5–10% ВСЕХ СКЛАДОВ СООТВЕТСТВУЮТ КЛАССУ А, СЧИТАЮТ АНАЛИТИКИ РЫНКА НЕДВИЖИМОСТИ



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



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.

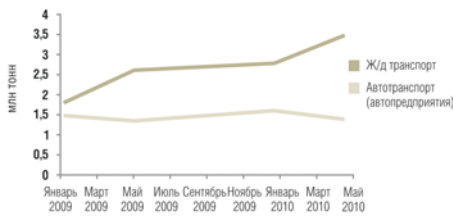
На текущий момент, согласно расчетам аналитического центра «Медиана», рынок складской недвижимости находится на стадии ценовой стабилизации. Стоимость квадратного метра в течение нескольких месяцев колеблется на уровне 13–16 тыс. руб. «При этом какого-то однозначного тренда нет — средняя цена то возрастает, 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 планомерный 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

Драгоценное хранилище

В сентябре в Перми должен начать работу логистический центр класса «А» «Навигатор». Это будет первое в своем роде сооружение в краевой столице. Центр оборудован по последнему слову техники, и, как говорят его создатели, там учитываются практически все нюансы, которые необходимы для работы наиболее крупных операторов рынка.

Реализацией проекта занимается группа компаний «ЭР-Сити», которая специализируется на строительстве коммерческой недвижимости (складской и торговой). В портфеле «ЭР-Сити» два успешно реализованных проекта — торговый центр «Семь пятниц» в Перми и торговый центр «Мелодия» в Березниках. «Проект был начат в 2007 году. Тогда мы поняли, что на рынке есть спрос на такой комплекс», — рассказывает генеральный директор «ЭР-Сити» Дмитрий Шерстобитов. Название центра — «Навигатор» появилось неслучайно. «Это очень прогрессивный для Перми объект. Он задает направление — как правильно и эффективно организовать свои грузопотоки. Западные компании и российские лидеры рынка давно уже оценили подобный формат. Они понимают, что современный распределительный центр — это сердце всего их товаропроводящего организма», — говорит Дмитрий Шерстобитов. Конечно, утверждать, что складов класса «А» в Перми нет вообще, было бы лукавством. Они существуют, но представлены в небольшом количестве, их строили операторы рынка исключительно для своих нужд. Особенность «Навигатора» в том, что это первый коммерческий проект, который выходит на рынок. Его помещения будут сдаваться в аренду для крупных игроков рынка — логистических операторов, ритейлерских компаний, дистрибьюторов, крупных производственных компаний.

Логистический центр «Навигатор» имеет исключительные характеристики, которые выгодно отличают его от схожих комплексов. Прежде всего, удачное расположение — в Индустриальном районе по адресу: улица Промышленная, 107. Это всего на расстоянии 200 метров от двухуровневой развязки Юго-западного обхода Перми. Данное место хорошо тем, что здесь отличная транспортная доступность: во все районы города можно доехать за 15–20 минут. Так как там расположена федеральная трасса Москва — Екатеринбург, то к комплексу очень удобно подъезжают крупнотоннажному транспорту и фурам. Там же находится и железнодорожная ветка. То есть комплекс отвечает требованию мультимодальности — доступа к различным видам транспорта.

Комплекс «Навигатор» расположен на участке в 7 га. Он будет представлять собой одноэтажное вновь построенное здание прямоугольной формы. Когда центр отстроят целиком, его площадь составит 43 тыс. кв. м — в эту площадь входят и зона высокого хранения, и административная зона. Комплекс будет полностью оснащен всей необходимой инфраструктурой, и работы по ее созданию уже практически завершены. Так, построена и вводится в эксплуатацию собственная газовая котельная. Она позволит сделать «Навигатор» независимым от централизованного теплоснабжения, а также ввести более низкие ставки за отопление и горячее водоснабжение. Сейчас силами «МРСК Урала» завершается строительство распределительной подстанции мощностью 2,2 МВт. Центр уже подключен к сети водоснабжения, и сейчас идет подключение к канализационным сетям. Значит, всеми необходимыми современными и эффективными коммуникациями «Навигатор» располагает.

Этот объект, как рассказывает Дмитрий Шерстобитов, будет вводиться в строй оче-



редней. Первая очередь — практически построена, идет внутренняя отделка. Для сдачи в эксплуатацию его предъявят в августе и уже этой осенью он должен начать свою работу. Его общая площадь — 9,5 тыс. кв. м. Вторую очередь в «ЭР-Сити» планируют ввести в строй летом следующего года, на 17% корпус уже построен. Площадь корпуса второй очереди составит 6,4 тыс. кв. м. При этом одновременно с первой очередью «Навигатора» осуществляются все необходимые работы по благоустройству. Расширится улица Леонова — создается полоса торможения, полоса разгона и парковка. Все это в совокупности позволяет параллельно вести строительство следующих очередей и эксплуатировать уже введенные в строй корпуса, поскольку все условия для работы уже созданы. В целом эта территория спланирована с минимальными продольными и поперечными уклонами и максимальными радиусами поворотов для беспрепятственного движения длинноразмерного транспорта.

Каковы же функциональные преимущества комплекса такого формата? Эти склады отличаются от старых «классических» советских складов в первую очередь высотой. Общая высота «Навигатора» будет 15 метров, а рабочая — 12 метров. Это позволяет осуществлять многоярусное хранение. При высоте паллеты (единица хранения) до 2 метров, на данном складе можно хранить пять-шесть ярусов. Если же высота паллеты 1,5 метра, то шесть-семь ярусов. Для сравнения — на советских складах рабочая высота редко превышает пять-шесть метров, и работа идет там на двух-трех ярусах. Получается, что на одном квадратном метре в новом комплексе можно хранить в два раза больше груза. Но и арендная ставка в подобных складах выше. «Не все понимают эту особенность. Но когда эту цену пересчитывают на стоимость хранения одной паллеты, получается, что хранить в таких складах большое количество товара выгоднее», — объясняет Дмитрий Шерстобитов.

«Для работы на такой высоте очень серьезные требования предъявляются к полам. Они должны быть очень прочными, чтобы выдерживать большую нагрузку, и идеально ровные и гладкие», — продолжает Дмитрий Шерстобитов. На любом старом складе полы не выдерживают никакой критики — они элементарно неровные. Что сделано для этого в «Навигаторе»? Во-первых, полы находятся на высоте 1,2 метра над зем-



лей, что кроме серьезной подготовки основания из ПГС и щебня дает очень серьезное преимущество. Уровень кузова фуры тоже как раз на высоте 1,2 метра и грузоподъемное оборудование склада может спокойно заехать в фуру и взять паллету. Все это уменьшает время обработки груза.

Далее, толщина бетонной подушки, на которой расположен пол склада, составляет 20 сантиметров и имеет двойное армирование. Ровность пола соответствует европейскому стандарту DIN, требования которого в части минимально допустимых отклонений намного серьезнее отечественного СНиП. Полы в «Навигаторе» с топинговым, антипылевым покрытием, придающим дополнительное упорочение. Таким образом, эти полы могут выдерживать нагрузку до 6 тонн на кв.м. «Это будет самый лучший пол в городе и к нему особое требование. Допустим, есть вроде бы небольшое отклонение по ровности — например 2 см на участке пола длиной 1 м. Из-за этого ричтрак — грузовая техника, которая работает с вылетом мачты до 10 метров, «улетит» на десятки сантиметров от заданного направления. Поэтому, если в ходе строительства обнаруживается серьезное отклонение, то нужно заставлять подрядчиков переделывать», — говорит Дмитрий Шерстобитов.

Еще необходимо отметить, что этот объект выполнен в энергоэффективном исполнении и имеет очень высокие теплосберегающие характеристики. Зачастую проблема складов в том, что у них худшая кровля, щели в стенах, и как в них ни топи, температура там все равно будет невысокой, а соответственно идет и больший расход гигакалорий. В «Навигаторе», помимо жесткого соблюдения теплосберегающих нормативов, на каждый док ставятся по две электрические тепловые

завесы. Имеются воздушные конвекторы, которые перемешивают воздух, обеспечивая равномерный тепловой режим на складе.

Склад также полностью оснащается современными системами пожарной безопасности. Система пожарной сигнализации, автоматическая система внутреннего и наружного пожаротушения, дымоудаления, пожарные резервуары — все это полностью вводится в эксплуатацию уже в рамках первой очереди «Навигатора».

Специально под данный складской комплекс создана управляющая эксплуатационная компания. «Наша УК имеет опыт работы на крупных объектах, к примеру в торговом центре «Семь пятниц». Мы берем на себя всю заботу о техническом состоянии этого склада. У нас круглосуточно дежурят электрики, сантехники. Мы обслуживаем все инженерные системы, осуществляем охрану периметра. Оператор заходит сюда и думает только о своем бизнесе. Именно поэтому такие склады называют «класс А» — они очень удобны», — отмечает Дмитрий Шерстобитов.

Очевидно, что эксплуатация подобного склада для операторов должна быть значительно выгоднее, чем если бы они использовали старый склад советского типа. Но получить такой эффект могут далеко не все. Для этого необходимо хранить достаточно крупный объем. Поэтому небольшим операторам, которым нужно не более 100–200 кв. м такой эффект не получить. На это могут рассчитывать только крупные игроки рынка. Их, помимо перечисленных уже достоинств этого логистического комплекса, привлекает и то, что на втором ярусе центра расположены административные площади. Таким образом, пространство в «Навигаторе» организовано очень эффективно — офис и склад находятся в одном месте, что также дополнительно снижает издержки.

При этом те компании федерального масштаба, с которыми сейчас ведутся переговоры об их работе в комплексе, уже имеют представление о складах подобного класса. Но пока, констатирует Дмитрий Шерстобитов, далеко не все компании регионального уровня осознают, как работать на таких складах: «Надо вложить в свою логистику серьезные интеллектуальные усилия, понимать, как правильно реализовать «высокое» хранение. Это требует принятия серьезных управленческих решений, но они, в конечном счете, окупятся. Те же, кто поработал на таких складах, обратно на старые площадки не возвращаются».

Полностью «Навигатор» должен быть введен в эксплуатацию в 2013 году. Бизнес-план предусматривает открытие по одной очереди в год. Разрешение на их строительство уже получено. «Это планы. Рынок может их серьезно скорректировать. Если экономика будет стабильно расти, мы ускорим строительство», — говорит гендиректор «ЭР-Сити». Проект курируется министерством торговли Пермского края, администрацией Перми. В органах власти считают, что проект очень важен, поскольку он будет способствовать повышению инвестиционной привлекательности Перми. Тем более что во всех городах-миллионниках склады такого формата уже есть.

По дополнительным вопросам обращаться:
Телефон: (342) 233 40 30, 233 40 31
614016, Пермь, улица Революции, 60/1

ТАМОЖЕННЫЕ РИСКИ ОБЪЕДИНИЛИ В СОЮЗ

МЕЖДУ ИДЕЯМИ ВСТУПЛЕНИЯ РОССИИ В ВТО И ФОРМИРОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ЕСТЬ НЕЧТО ОБЩЕЕ: И ТА И ДРУГАЯ ЗАСТАВЛЯЛИ НЕРВНИЧАТЬ МНОГИХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ БИЗНЕСА, ОЖИДАВШИХ УСИЛЕНИЯ КОНКУРЕНЦИИ С ИНОСТРАННЫМИ КОМПАНИЯМИ. РАЗНИЦА ЖЕ МЕЖДУ ИДЕЯМИ В ТОМ, ЧТО ЕСЛИ НЕПРИЯТНОСТИ ИЗ-ЗА ВСТУПЛЕНИЯ В ВТО БЫЛИ ВСЕ-ТАКИ НЕОЧЕВИДНЫ И ОЖИДАЛИСЬ НЕСКОРО, ТО ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ И СВЯЗАННЫЕ С НИМ ПОТЕРИ — РЕАЛЬНОСТЬ УЖЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА.

АЛЕКСЕЙ СТРИГИН



В СРЕДНЕМ, ПО ОЦЕНКЕ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ, ТРАНЗИТ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ КАЗАХСТАНА И БЕЛОРУССИИ ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ ЧЕРЕЗ РОССИЮ, НА 30%

ХОРОШАЯ ИДЕЯ В общем и целом единое таможенное пространство трех стран — России, Белоруссии и Казахстана — с совокупным населением 170 млн человек представляется делом крайне выгодным, особенно России, в которой сосредоточена значительная часть производителей товаров и услуг. За счет ликвидации пошлин им отныне будет значительно легче конкурировать с производителями из внешних стран, в первую очередь Китая и Европейского союза, на рынках Казахстана и Бело-

руссии. Это, разумеется, не исключает нетарифных ограничений, антидемпинговых расследований и прочего, но суммарный положительный эффект должен перевесить потенциальные потери.

Номенклатур же, по которым компаниям из России на своем домашнем рынке приходилось бы бороться с белорусами и казахами, совсем немного — сюда можно отнести разве что недорогую обувь, одежду, продовольствие, некоторые виды сельскохозяйственной техники и ма-

шиностроения. Но поскольку и россиянам и белорусам приходится по большей части бороться не друг с другом, а с товаропотоками из Китая, то «внутривидовой» конкуренцией перед лицом общего сильного противника можно в принципе и пренебречь.

НЕПРОСТОЙ КАЗАХСКИЙ ВОПРОС Однако потери российского бизнеса, федерального бюджета и сложившейся вокруг внешнеэкономической деятельнос-

ти теневой сферы, прежде всего околотаможенной, будут весьма существенными. Причем не все потенциальные убытки видны сейчас, некоторые станут очевидны лишь через пару лет.

К числу потерь, которые видны уже сейчас, стоит отнести изменения в направлении товарных потоков, идущих из Китая в Россию, и связанный с этим удар по бизнесу транспортных компаний и таможенных брокеров. Основных путей из КНР в направлении европейской части России, где проживает подавляющее большинство потребителей, четыре. Морем через балтийские порты, включая Санкт-Петербург; морем до Владивостока, оттуда по железной дороге; через железнодорожный пограничный переход Забайкальск в Читинской области; через Казахстан любым наземным видом транспорта. Эдуард Коновалов, генеральный директор China United Logistics, говорит, что сейчас самым привлекательным является путь через Владивосток, чему способствует следующий фактор: благодаря строительству к саммиту АТЭС в 2013 году и спросу на российское сырье в странах Юго-Восточной Азии в направлении Дальнего Востока идут большие объемы грузов. В обратном же направлении загрузки нет, что вынуждает железнодорожные компании активно ее искать: из-за необходимости платить РЖД за использование пути и локомотивов им позарез требуется найти хоть какой-то груз, чтобы пробог в центральную часть страны не был убыточным, а по возможности еще и принес прибыль. Так и получается, что увеличивающийся в течение нескольких месяцев подряд трафик из Китая проторил дорожку через Владивосток, обеспечив работой и местные порты, и железнодорожных операторов.

Однако с открытием границ схема может перестать работать, предупреждает господин Коновалов: «Представляем ситуацию: у нас есть Таможенный союз, я владелец, например, обуви, которая производится на юге Китая, в Гуанчжоу, или на западе, в Ченду, гружу вагон, отправляю его до Алашанькоу — Достык или грузовиком на Хоргос, растаможиваю прямо на границе в Казахстане, перегружаю в машину, которая идет в Москву, и далее спокойно везу как внутренний груз. Стоимость доставки существенно снижается, скорость увеличивается, а казахские таможенники не такие избалованные, как российские. Поэтому, если будет возможность растаможивать в Казахстане, я предполагаю, что российские импортеры будут стараться делать это там».

ТАМОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ

➤ В Пермском крае результатом таможенной реформы может стать, в частности, сокращение Соликамского таможенного поста, которое планируется в 2010–2011 годах. Сейчас в крае действует шесть таможенных постов — Пальниковский, Чайковский, Лысьвинский, Березниковский, Соликамский и Аэропорт-Пермь. «Если говорить об изменениях структуры Пермской таможни, то план мероприятий по реализации „Концепции таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе РФ“ на 2010–2011 годы предполагает реорганизацию относительно Соликамского и Березниковского таможенных постов», — сообщил „Ъ“ руководитель Пермской таможни Владимир Авраменко. Детали того, как именно будет проходить реорганизация, в таможне пока

не утверждены. Но, по данным „Ъ“, это будет именно сокращение Соликамского поста, функции которого будет исполнять Березниковский таможенный пост.

На территории действия Соликамского поста единственным владельцем склада временного хранения (СВХ) является сейчас ОАО «Сильвинит». Как пояснили в «Сильвините», компания не только сама использует склад, на его площади размещаются иностранные и грузы других участников ВЭД. По словам специалистов предприятия, свой склад позволяет, в частности, сократить издержки на таможенное оформление иностранных товаров. «Объединение постов принесет свои трудности по таможенному оформлению, предоставлению отчетности по складам временного хранения. Возникнут дополнительные рас-

ходы по использованию автомобильного транспорта, рабочего времени специалистов по таможенному оформлению», — пояснили „Ъ“ в «Сильвините». Впрочем, отказываться от СВХ предприятие не планирует: «Мы и в дальнейшем намерены осуществлять деятельность в качестве владельца СВХ в нашем регионе».

В целом таможенная реформа и создание Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана отразятся в первую очередь на внешнеторговом обороте Пермской таможни. Как пояснил „Ъ“ Владимир Авраменко, к 2013 году по Приволжскому таможенному управлению прогнозируется поэтапное сокращение внешнеторгового оборота на 20–25%, объема декларирования — на 18–20%, таможенных платежей — на 15–18% (по сравнению с 2009 годом).

Спрос на таможенные и логистические услуги пермских компаний упадет, признают сами предприниматели. В частности, будут менее востребованы склады временного хранения (сейчас в регионе деятельности Пермской таможни их функционирует 13), а также в целом логистические комплексы при таможенных постах. «Мы в принципе были готовы к этому. Эти нововведения не стали для нас критичными или неожиданными», — говорит директор ЗАО «Рост-Имэк» и ООО «УралВЭДсклад» (предоставляют склады временного хранения на Пальниковском таможенном посту) Алексей Коновалов. — С каждым годом работа таможни развивается, процедуры упрощаются. Мы изначально zakładываем это в свою деятельность».

По его словам, они всегда были вынуждены держать СВХ с большим запа-

сом площадей. Сейчас они будут менее загружены. Насколько из-за этого могут повыситься расценки на услуги временного хранения, господин Коновалов пояснить затруднился. «Будем просчитывать», — отметил он. «Но именно от этих площадей СВХ мы не планируем отказываться. Потому что хотим обеспечить принцип достаточности площадей на тот случай, если вдруг, например, крупное предприятие решит обновить линию и разом придет большое количество грузов». Но по этому же адресу у компаний есть свободные склады, сообщил Алексей Коновалов. Их владельцы сейчас активно сдают в аренду, то есть пытаются найти арендаторов, не связанных с внешнеэкономической деятельностью.

АНАСТАСИЯ КОСТИНА

Разумеется, на Казахстан уйдет далеко не весь поток, хотя бы в силу чисто технологических причин. «Этот маршрут будет более сложным и займет больше времени. Если говорить объективно, станция Достык не имеет достаточных возможностей для выполнения этой задачи вследствие низкой способности транспортировки по сравнению с погранпереходом Забайкальск — Маньчжурия. Придется терять время в ожидании подвижного состава. Возможно, такой маршрут подойдет для китайских предприятий в Сынцзяне, но не более того. Так что путь через Забайкальск останется предпочтительным. Впрочем возможно, что для сохранения такого расклада Россия даже несколько снизит свои цены на перевозки с целью не допустить перехода на другой вариант», — полагает генеральный директор консалтинговой компании Optim Consult Евгений Колесов.

Любопытно, что власти Казахстана еще несколько лет назад выступили инициаторами строительства транспортного автомобильного коридора Западный Китай — Западная Европа, большая часть которого пройдет по казахской территории. Этому проекту, реализация которого началась осенью 2009 года, в Казахстане придадут столь большое значение, что страна, и так обремененная долгами, даже взяла на его претворение в жизнь кредит в Европейском банке реконструкции и развития. Похоже, что казахи продемонстрировали умение смотреть на несколько шагов вперед.

СЧИТАЕМ УБЫТКИ Можно предположить, что если основной транзитный маршрут пройдет через Казахстан, помимо российских транспортных компаний, убытки неизбежно понесет и федеральный бюджет РФ. Примерно половина доходов российской казны складывается из таможенных пошлин и сборов, а те в большой степени формируются за счет корректировки таможенной стоимости товаров (КТС). От этой стоимости зависит объем платежей, взимаемых с той или иной партии, поскольку пошлины обычно рассчитываются в процентном выражении от цены ввозимого груза: меньше указанная в декларации цена — меньше надо платить.

В 2009 году процедуре КТС подверглось примерно 98% грузов, ввезенных в Россию. Из 3,5 трлн руб., собранных таможен в 2009 году, около 63% пришлось на экспортные таможенные отчисления, которые за счет КТС в силу природы вывозимых товаров поднять сложно. Импорт составил 37%, или 1,3 трлн руб., и при этом доля ввозной пошлины в структуре сборов таможни всего 13,3%, то есть



ПО ПРОГНОЗАМ, ТАМОЖЕННАЯ РЕФОРМА СНИЗИТ ВНЕШНЕТОРГОВЫЙ ОБОРОТ ЧЕРЕЗ ПЕРМСКУЮ ТАМОЖНЮ ПРИМЕРНО НА 20–30%

467,2 млрд руб. Сумма же, полученная благодаря КТС, составила в прошлом году 27,75 млрд руб., то есть без нее от пошлины на импорт осталось бы не 467 млрд, а только 439 млрд руб. Цифры не то чтобы грандиозные, но тем не менее у российских таможенников есть шанс лишиться такого нужного рычага в деле выполнения планов по перечислениям в бюджет (и не только туда), как довольно произвольное в случае необходимости изменение таможенной стоимости в сторону ее увеличения. Вопрос в том, будут ли белорусские и казахские мытари столь же старательно и искусно работать над выжиманием из участников ВЭД максимально возможного объема платежей, подавляющая часть которых все равно отправится в Россию?

Участники рынка выдвигают предположение, что предназначенный для российских грузоотправителей товар поедет растаможиваться в Россию же, стало быть тут-то его как надо и оприходуют. Этот тезис не лишен основания, но только при том условии, что в рамках своей концепции переноса операций в приграничные районы Федеральная таможенная служба РФ окончательно не закроет все свои подразделения, находящиеся в глубинке. В противном случае, въехав в Россию через Казахстан с грузом для Москвы, логистам придется сначала транспортировать товарную партию на границу (видимо, в Псковскую или Ленин-

градскую область, куда перенесут терминалы), а уже потом двигаться в столицу.

Между тем получается так, что в провинции постов скоро совсем не останется. Знаменитый эпизод с закрытием сразу нескольких таможен в Москве, вызвавший транспортный коллапс в Подмоскovie в марте 2009 года, повторился в Санкт-Петербурге, и с теми же последствиями. Закрытие постов в Москве и Санкт-Петербурге не связано непосредственно с формированием Таможенного союза, но начало его действия — 1 июля — приведет к перераспределению грузовых потоков.

В начале марта совершенно неожиданно для участников рынка было принято решение о ликвидации двух постов в Санкт-Петербурге, причем самых больших, принимавших на себя львиную долю автомобильного трафика. В результате к оставшимся постам, не справляющимся с возросшей нагрузкой, выросли многодневные очереди из фур, а общий трафик постепенно сократился на 20%. С открытием границ часть грузопотока, который сейчас идет через Санкт-Петербург на Москву и другие регионы, давая работу местным терминалам и логистическим компаниям, отправится через Белоруссию.

В среднем, по оценке Министерства экономического развития РФ, транзит через территорию Казахстана и Бе-

лоруссии дешевле, чем через Россию, на 30%, не говоря уже о большей лояльности казахских и белорусских таможенников и пограничников к участникам ВЭД. По оценке первого вице-премьера Сергея Иванова, прозвучавшей недавно, весь рынок транспортно-логистических услуг составляет сейчас в России \$48,5 млрд. Даже если Таможенный союз уведет хотя бы десятую часть потока благодаря вышеуказанным причинам, потери окажутся серьезными.

КИТАЙСКАЯ УГРОЗА В конце 2008 года в России были закрыты почти все предприятия по сборке китайских автомобилей: и уже действовавшие, и только готовившиеся к запуску. Остался только завод в Карачаево-Черкессии, который необходимо было сохранить, чтобы не усиливать социальную напряженность в регионе. Основная бытующая в нашей стране версия причин исхода китайцев — заградительные пошлины на импорт автокомпонентов. Сами китайские компании указывают на другую проблему — введение российскими властями новых, более жестких требований к сертификации легковушек из КНР. Знакомые с ситуацией собеседники предлагают смотреть глубже: пошлины и требования — всего лишь инструмент, а фундаментальная причина — политическое решение защитить внутренний рынок от дешевых, хоть и не очень качественных товаров, конкурирующих с отечественными.

Однако, как рассказывают эксперты, своих намерений закрепитесь в России производители из Китая не оставили. Поскольку Таможенный союз затрагивает только один пласт государственной политики — торговый, а другие, например промышленный, нет, то этой «вилкой» китайцы как раз и могут воспользоваться. Кто же запретит им построить заводы в Казахстане, а потом без проблем осваивать открывшийся российский рынок, особенно с учетом того, что дешевая и качественная рабочая сила, равно как и транспортная и производственная инфраструктура, в среднеазиатской республике имеется? К тому же Казахстан едва ли будет против такого варианта развития событий.

Разумеется, как справедливо указывает господин Колесов из Optim Consult, остается вопрос высоких пошлин, однако если речь и в самом деле идет больше о политическом решении, а не экономических барьерах, то вариант с Казахстаном, а может быть, и с Белоруссией, действительно подходящий для китайцев выход из ситуации. А точнее, вход в Россию, которая, утомившись от согласовательных процедур, раздела пошлин и тяжелых переговоров с белорусами, похоже, не заметила системных рисков. ■

Центр таможенного оформления ПАЛЬНИКОВСКИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР



В условиях оживающей экономики Прикамья потребность в качественных комплексных логистических услугах постоянно растет. Сегодня решением всего спектра логистических задач — от таможенного оформления до комплексной складской обработки и сдачи в аренду площадей с успехом занимается Пальниковский логистический центр.

ПАЛЬНИКИ, СКЛАДЫ В АРЕНДУ
Первые два месяца — бесплатно

Пальниковский логистический центр расположен на правом берегу реки Чусовой Пермского края в 35 км от центра Перми. Отличительной чертой пальниковского центра является его удобное расположение. Складской комплекс находится в непосредственной близости от мостового перехода через Чусовую и в 500 метрах от федеральной трассы Пермь — Березники. Основная задача центра — создать максимально комфортные условия обработки всех видов грузов, в том числе таможенных, включая проведение таможенного оформления. Расположение на территории центра Пальниковского таможенного поста Пермской таможни значительно упрощает процедуру «растаможивания» грузов. Для удобства своим клиентам центр предлагает услуги высококвалифицированных таможенных брокеров, что позволяет ускорить оформление грузопотоков и снизить риски участников внешнеэкономической деятельности.

Центр предлагает весь комплекс логистических услуг, отвечающих потребностям современного бизнеса: от ответственного хранения и сдачи в аренду складских и офисных помещений до выстраивания логистических бизнес-цепочек. Компания обладает всем необходимым современным технологическим оборудованием, позволяющим осуществлять предоставление таких услуг, как погрузка-

разгрузка товара, его упаковка, переупаковка, взвешивание, сортировка, маркировка, транспортировка, тем самым избавляя клиента от необходимости заниматься этим самостоятельно.

Необходимым условием для ответственного хранения товаров является наличие необходимых систем и коммуникаций для обеспечения надлежащего температурного режима, санитарно-гигиенических условий и сохранности грузов. Существующая инфраструктура Пальниковского логистического центра позволяет выполнить все эти условия. Имеем возможность предложить склады временного хранения открытого типа в виде отапливаемых и неотапливаемых складских помещений и открытых площадок. Для надежной сохранности грузов все без исключения склады оборудованы системами видеонаблюдения, оповещения при пожаре и автоматического пожаротушения.

Наличие прирельсового склада с железнодорожной рампой и собственным участком железнодорожного пути, а также удобным расположением автомобильных дорог создает возможность обработки грузов, поступающих любыми видами наземного транспорта. Наш многолетний опыт работы в сфере таможенных услуг позволяет клиентам в оптимальные сроки за умеренную плату получить качественные услуги.

**618719, Пермский край, Добрянский район,
Ст/п Пальники, ул. Заводская, 1А
Тел./факс 8 (342) 2569316
www.palniki.ru**

Время GIGANTов

Для того чтобы организовать логистический центр, нужны достаточные объемы складских помещений. Именно об отсутствии необходимого количества квадратных метров складской недвижимости в Перми так часто говорилось еще три-четыре года назад. В тот период времени многие компании запланировали строительство складских терминалов, но осуществить задуманное им помешал кризис. Однако нужно учитывать, что наличие самих площадей не всегда свидетельствует о развитии складской логистики как бизнеса.

На сегодня один из крупнейших центров логистики в Перми — GIGANT, который развивает ЗАО «Пермрыба». Раньше это предприятие занималось рыбным производством, но пять лет назад компания сменила профиль и развивается как профессиональный складской оператор. Были проведены работы по реконструкции существующих помещений, также были построены новые склады, и под маркой GIGANT появился новый логистический центр. О том, что представляет собой этот центр логистики и какие процессы происходят сегодня в складской недвижимости Пермского края, рассказал коммерческий директор ЗАО «Пермрыба» Алексей Клячин.

— Алексей Александрович, логистический центр GIGANT сегодня — крупнейший в Пермском крае. Что включает в себя этот комплекс и какие возможности он предлагает клиентам?

— Логистический центр GIGANT включает в себя в первую очередь комплекс современных складов различных классов. Это позволяет оказывать услуги разным клиентам, хранить товар с различными характеристиками, что является нашим конкурентным преимуществом перед другими операторами складской логистики.



Склад адресного хранения класса «А»

Комплекс можно разделить на следующие складские помещения:

— склад адресного хранения класса «А» вместимостью 10 500 паллет. Этот склад является единственным действующим складом подобного класса и вместимости в Пермском крае. Его достоинствами являются: во-первых, возможность размещения большого количества товара (10 500 паллет) на небольшой площади (4500 кв. м). Этот эффект достигается за счет многоярусного стеллажного хранения (восемь ярусов) и небольшого расстояния между стеллажами; во-вторых, возможность обработки большого количества товара в короткие сроки. Это возможно не только из-за характеристик самого склада, но и за счет использования современных складских технологий, включающих применение импортного складского оборудования, специального программного обеспечения, которые позволяют обрабатывать товар, минимизируя при этом участие человека;

— склады класса «В+» площадью 12 000 кв. м. Отвечают всем требованиям, предъявляемым к складам данной категории и позволяют хранить практически любой товар, в том числе и продукты питания.

Особенностью использования данных складов является то, что в них осуществляется не только хранение, но и сборка так называемых средних и мелких заказов. Например, приходит на склад большегрузный автомобиль или вагон сока, он выгружается и размещается на складе, а в дальнейшем по заданию (заказу) клиента комплектуются (собираются) небольшие партии сока и развозятся на малотоннажном транспорте по магазинам. В отличие от склада класса «А» единицей обрабатываемого товара здесь является не паллета, а короб, упаковка или даже штука.

— склады заморозки (от -18 – -25°C) площадью 8600 кв. м. Наличие этих складов является также конкурентным преимуществом нашей компании, поскольку обеспечивают возможность хранения продуктов питания с особыми условиями хранения. Это в первую очередь замороженные мясо и рыба, мороженное, различные полуфабрикаты и другие продукты;

— склады с санитарным холодом ($+2$ – -6°C) площадью 2000 кв. м. Там также хранятся продукты питания с особыми условиями хранения, в нашем случае — это в основном молочные продукты.

Комплекс также оснащен всем необходимым для оказания услуг складской логистики:

— крытой железнодорожной рампой, обеспечивающей выгрузку сразу нескольких вагонов при любых погодных условиях;

— автомобильной рампой более чем на 30 мест;

— современным офисным зданием площадью 3600 кв. м (заполняемость более 90 процентов);



Склад адресного хранения класса «А»



— собственными современными электроподстанцией и газовой котельной;

— удобными подъездами, площадками для маневрирования автотранспорта и автостоянкой для грузового и легкового транспорта.

— Какие показатели вы можете привести в качестве примера работы вашего складского комплекса?

— Заполняемость комплекса сейчас в районе 70–75 процентов. Грузооборот более 2 тыс. тонн в сутки. Количество автотранспортных средств, проходящих через склад, порядка 250 единиц. Количество собираемых заказов около 8 тыс. строк.

— Как влияет на работу центра GIGANT его месторасположение?

— Место, где находится наш комплекс, — уникальное. С одной стороны, GIGANT находится в городе, а значит, сотрудники и клиенты компании имеют возможность доехать до него на общественном транспорте, что позволяет существенно экономить затраты на проезд. С другой стороны, логистический центр находится на самом выезде из Перми, в непосредственной близости от всех транспортных артерий — Восточного обхода, трасс Пермь — Екатеринбург и Пермь — Москва.

— Расскажите, что представляют собой услуги складской логистики?

— Постараюсь не загружать читателей специальной терминологией «пикинг», «кросс-докинг» и т.д., а объяснить эти процессы простыми словами.

Складская логистика включает в себя, во-первых, разгрузочные работы, то есть приемку и оприходование товара, во-вторых, это размещение и хранение товара с учетом сроков годности, условий хранения и ассортимента, в-третьих, сборку (комплектацию) заказа по заданию клиента и, наконец, погрузку скомплектованного заказа. У нас каждый товар, поступая на склад и отгружаясь со склада, фиксируется в единой системе учета, в которой отражаются все характеристики товара и процессы, которые происходят с товаром на складе. Крайне важно обеспечить надлежащий документооборот, поскольку многие компании находятся в других городах и им требуется оформление пакета документов на местах. Наша система построена таким образом, что не требует присутствия клиента при осуществлении этого логистического процесса. При этом наша компания оказывает и дополнительные услуги, потребность в которых растет. Это, например, комплектовка наборов, переупаковка товара и т.д. В настоящее время мы выходим на более высокий уровень качества и расширяем ассортимент предоставляемых услуг. Когда нашим клиентам требуются новые услуги, мы оперативно реагируем на их потребности. Отмечу, что еще одной из составляющих современных складских технологий является использование качественного программного обеспечения.

— Вы используете стандартные пакеты программ по складской логистике?

— У нас собственные разработанные программы. Стандартные не отражают специфики наших технологических процессов и не учитывают особенностей хранения и обработки различного товара. У нас хранится абсолютно разный товар по условиям хранения, по количественно-качественным и объемно-весовым характеристикам, и любая универсальная программа не может учесть эту специфику. С помощью программ, разработанных нашим IT-отделом, мы имеем возможность учитывать особенности различного товара, условия ее обработки и хранения. В частности, нами проводится разработка отдельных программных модулей под конкретных клиентов, позволяющих осуществлять электронный документооборот между нашим программным обеспечением и программным обеспечением клиента, вне зависимости от типа его программы.

— На каких клиентов ориентированы ваши услуги?

— Мы работаем как с крупными известными компаниями, так и с небольшими клиентами и ко всем находим индивидуальный подход. наших клиентов можно разделить на три основные группы. Первая группа — это местные производители. Среди них ООО «Санфруттрейд» (производитель соков «Дарио» и «Красавчик»), филиал ОАО «САН ИнБев» в Перми (производитель пива), ОАО «Молкомбинат Кунгурский», филиал ОАО «Юнимилк». Вторая группа — крупные федеральные компании. В их числе производитель соков ОАО «Лебедянский», ОАО «Инмарко» (производитель мороженого), ОАО «Компания «М-Видео», молочные компании «Данон» и «ВиммБильДанн», ООО «Русская рыбная компания» и другие. Причем для «Инмарко» мы стали межрегиональным центром — их мороженное хранится у нас и вывозится в другие города ПФО. Наконец, третья группа — торговые сети: «Виват», «Пятерочка» и сеть кафе «Ален-двик». У нас имеются и множество небольших клиентов, которые не попадают в эти три основные группы, к которым мы также находим индивидуальный подход.

— Сдаете ли вы склады в аренду?

— В принципе сдаем, но это не особо интересно и не составляет основную часть нашего бизнеса. Мы развиваемся как логистический оператор. Ведь спрос на логистические услуги выше, чем на аренду. Это и помогло нам преодолеть кризис и стало одним из наших преимуществ перед конкурентами. Сегодня существует стабильный спрос не просто на склады, а именно на склады с профессиональным логистическим оператором.



Склад класса «В+»

— В чем заключается профессионализм оператора складской логистики?

— Об этом можно долго рассказывать, очень много факторов, на это влияющих. Выделю, по моему мнению, основные:

во-первых, в предоставлении качественных услуг клиентам. В данном случае присутствуют две составляющие, качественность складов и подготовленность персонала, поскольку без людей склад будет представлять собой нефункциональную коробку;

во-вторых, в эффективности. Затраты в этой сложной цепочке процессов должны быть выгодны клиентам и приносить прибыль нам. Наконец, учет всех индивидуальных потребностей клиента — по объему, характеристикам товара, по условиям хранения, режиму приемки и отгрузки товара. В конечном счете, эффективность должна быть такой, чтобы клиенту было выгодно не самому заниматься хранением и обработкой товара, а отдать эту функцию на аутсорсинг. Это возможно только с применением современных складских технологий и тщательным расчетом процессов внутри склада.

— Как кризис сказался на отрасли и на вашей компании? Пришлось ли вам снижать цены?

— Конечно же, в 2009 году, как и во всей экономике, в складской логистике произошел значительный спад, еще больший спад произошел в аренде складской недвижимости, и многие склады пустуют и сегодня. Происходило и снижение цен, особенно по рынку аренды, до 50 процентов. Цены на наши услуги и аренду специализированных складов тоже снижались примерно на 10–20 процентов. Причины понятны: упал грузооборот, следовательно, снизились объемы хранения товара, особенно в середине 2009 года. Мы шли навстречу клиентам, понижая цены, с целью сохранить партнерские отношения. Сейчас наши цены в основном вернулись на докризисный уровень, это связано со спецификой самих складов и стабилизировавшимся спросом на наши услуги.

— Ожидаете ли вы в ближайшее время появления в Перми новых проектов в сфере складской логистики?

— В Перми по-прежнему имеет место дефицит высококлассных логистических центров. Но сегодня вкладывать средства в строительство новых складов крайне рискованно. Цены на услуги складской логистики на сегодняшний день заставляют десять раз подумать, прежде чем осуществлять инвестиции, поскольку окупаемость данных проектов по примерным расчетам будет превышать десять лет. К тому же отсутствие стабильности в спросе на данные услуги в долгосрочной перспективе добавляет дополнительные риски и не позволяет точно просчитать экономику проекта. Имеет смысл вкладываться в проект, если есть договоренности с конкретным заказчиком и в данном случае склад будет строиться с учетом его особенностей. Например, есть производитель, который не обладает необходимым опытом, позволяющим построить или купить, а также оборудовать склад, отвечающий современным требованиям.

Вкладывать деньги в такой проект этот производитель не желает, но он может достичь договоренности с логистическим оператором, который подготовит (построит или приобретет) для него необходимый склад и в дальнейшем окажет необходимые производителю услуги по хранению и обработке товара. То есть риски оператора снижаются за счет наличия конкретного клиента, способного оплачивать его услуги. При этом всем, кто берется за строительство логистического центра, надо помнить, что это очень специфическая деятельность. В осуществлении такого рода проектов должны принимать участие не только девелоперы, но и сами логистические операторы. Склад нужно правильно построить, оборудовать его всем необходимым, иметь специально обученный персонал, который смог бы там работать. Создание всего этого требует много времени, больших организационных и финансовых затрат.

— Какие, по вашему мнению, факторы влияют на развитие складской логистики в Пермском крае?

— **Во-первых**, это общеэкономические показатели региона и в первую очередь — уровень развития торговли. Чем больше товаров продается, тем больше товара нужно хранить и обрабатывать, и тем самым повышается потребность в логистических услугах.

Во-вторых, это развитие Перми как крупного транспортного узла. В настоящее время роль логистического центра на Урале прочно занял Екатеринбург. Распределительные центры многих федеральных компаний расположены именно там, а не в Перми, и одна из ключевых причин этого — наличие транспортных коридоров и качество дорог. Определенное влияние на привлекательность Перми для развития логистики может оказать строительство железнодорожной магистрали Белкомур и современной автодороги, соединяющей Пермь с северными портами.

В-третьих, должен измениться менталитет местных производителей, торговых сетей и дистрибьюторов. Пока немногие из них понимают, что выгоднее отдать



Склад санитарного холода (+2–6 °C)

функции складской логистики на аутсорсинг. Профессиональные логистические компании применяют современные складские технологии, и за счет этого происходит удешевление складских процессов и повышается качество обработки товара. В данном случае не потребуется инвестировать средства в строительство складов, а можно их направить на развитие профильного бизнеса.

В-четвертых, без четко сформулированной политики региональных и местных властей в этой отрасли развитие логистики будет отставать от развития экономики региона, что в свою очередь также будет тормозить развитие самой экономики. В первую очередь должен существовать понятный и прозрачный механизм, при котором возможно приобретение участка, отвечающего современным требованиям, предъявляемым к строительству складского комплекса, а для этого необходимо, чтобы такие участки были сформированы.

Уверен, что складская логистика в Пермском крае будет развиваться, а темпы развития будут зависеть от перечисленных факторов.

ГРАДОСЛОВНАЯ

ПЕРМЬ ГОТОВИТСЯ К СЕРЬЕЗНОМУ ПРЕОБРАЖЕНИЮ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ — СВОЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ. ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ, ИМЕННО НА НЕЙ СОСРЕДОТОЧЕНО ПРИСТАЛЬНОЕ ВНИМАНИЕ ЧИНОВНИКОВ, НАПРАВЛЯЮЩИХ СРЕДСТВА НА РАЗРАБОТКУ ВСЕ НОВЫХ И НОВЫХ КОНЦЕПЦИЙ РАЗВИТИЯ ГОРОДА. ПОКА ЭТИ ПРОЕКТЫ КАЖУТСЯ УТОПИЧНЫМИ, ВЕДЬ СОГЛАСНО ИМ ПЕРМЬ ДОЛЖНА СТАТЬ ГОРОДОМ БЕЗ ПРОБОК, В КОТОРОМ ЛЮДИ ПРЕДПОЧТУТ ВЕЛОСИПЕДЫ АВТОМОБИЛЯМ И В ТРИ РАЗА АКТИВНЕЕ НАЧНУТ СОВЕРШАТЬ АВИАПЕРЕЛЕТЫ ИЗ РЕКОНСТРУИРОВАННОГО АЭРОПОРТА.

ИРИНА ПЕЛЯВИНА

ТРАМВАЙ ЖЕЛАНИЙ Город Пермь представляет собой «компактный город», где основные объекты размещены на левом берегу Камы. Центр Перми избавлен от пробок благодаря тому, что основным средством передвижения здесь является общественный транспорт, в первую очередь трамваи. В равном положении на дорогах Перми находятся пешеходы и велосипедисты. Последние передвигаются по выделенным полосам, благодаря чему велосипед стал распространенным средством передвижения. Автомобиль как средство передвижения отошел на второй план: большинство улиц в центре города теперь не имеют парковочных мест, поэтому въезжать в город на авто нецелесообразно. Впрочем, добраться до любой точки города можно на трамвае. Несмотря на то что Пермь растянулась вдоль Камы на 65 км, трамвайные пути проложены и в отдаленные микрорайоны, например в Закамск, куда они тянутся на пять километров через Красавинский мост.

Такой представляется транспортная схема Перми местным властям и итальянским специалистам компании Systematika — разработчикам мастер-плана, который должен стать основой генплана города. Это описание Перми сейчас кажется утопичным, ведь основой для преобразования города должны стать сегодняшние реалии. Согласно исследованию пассажиропотока, проведенному департаментом дорог и транспорта, ежедневно общественным транспортом в Перми пользуются порядка 930 тыс. человек. Предпочтения отдадут не трамваям, как это видится в будущем, а, наоборот, автобусам, которыми пользуются около 80% пассажиров. И только 20% пассажиров пользуются горэлектротранспортом — трамваями и троллейбусами. Такое распределение пассажиропотока сложилось, несмотря на то что автобусный парк Перми изрядно изношен. Так, согласно исследованиям Systematika, около 50% машин имеют двадцатилетний стаж. В основном это отремонтированные автобусы марки MAN и Mercedes.

Несмотря на то что пермяки предпочитают трамваям автобусы, специалисты Systematika предлагают увеличить трамвайную сеть в полтора раза. Для этого необходимо проложить не менее 100 км рельсов. Власти Перми идею итальянцев охотно поддерживают: на совершенствование трамвайного парка из городского бюджета в 2010 году уже выделено 100 млн руб. Параллельно власти пытаются стимулировать интерес горожан к электротранспорту. Так, на некоторых улицах города уже введена выделенная полоса для трамваев. Стоит отметить, что власти активно дополняют идеи специалистов. Так, глава Перми Игорь Шубин на одном из совещаний высказал идею проложить трамвайную ветку в Закамск. Градоначальник предложил провести трамвайные пути через Коммунальный или Красавинский мост.

Стоит отметить, что в Перми раньше уже пытались организовать трамвайное движение через Каму. В 1971 году были проложены пути через Коммунальный мост. Однако до Закамска трамвайная ветка так и не дошла, остановив-



МАКСИМ КИМЕРЛИНГ

МЕЧТА ПЕРМСКИХ ВЛАСТЕЙ — ГОРОД БЕЗ ПРОБОК И ТРАМВАЙ КАК ОСНОВНОЙ ВИД ТРАНСПОРТА

шись у Соснового бора. Уже в 1995 году трамвайные пути с Коммунального моста были демонтированы из-за экономической нецелесообразности такого маршрута. После этого к идее организовать трамвай до Закамска возвращались не однажды. Так, в отмененном генплане, до 2020 года предусматривалось создание так называемого «легкого метро» или скоростного трамвая, от депо «Красный Октябрь» до Закамска (конечная остановка — улица Гальперина). Сама идея строительства «легкого метро» в Перми родилась также из амбициозных планов властей о строительстве в городе настоящего метро. Этот проект всерьез обсуждался в конце 1990-х. Были проведены даже проектные работы, однако из-за отсутствия финансирования обсуждение прекратили. Теперь на смену тем смелым проектам вновь пришла идея организовать трамвайное движение в самый отдаленный участок города.

Впрочем, специалисты к таким планам относятся скептически. Кандидат технических наук, доцент Пермского государственного технического университета, докторант Московского автомобильно-дорожного института Михаил Якимов говорит, что трамвайные пути за Каму — это затратный проект. Он отметил, что итальянские специалис-



МАКСИМ КИМЕРЛИНГ

ТАКЖЕ В ПРОЕКТАХ ЧИНОВНИКОВ — ПОСАДИТЬ КАК МОЖНО БОЛЬШЕ ПЕРМЯКОВ НА ВЕЛОСИПЕДЫ, ЧТОБЫ ОСВОБОДИТЬ ЦЕНТР ГОРОДА ОТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРОБОК

НЕСМОТРЯ НА ТО ЧТО ПЕРМЯКИ ПРЕДПОЧИТАЮТ ТРАМВАЯМ АВТОБУСЫ, СПЕЦИАЛИСТЫ SYSTEMATIKA ПРЕДЛАГАЮТ УВЕЛИЧИТЬ ТРАМВАЙНУЮ СЕТЬ В ПОЛТОРА РАЗА. ДЛЯ ЭТОГО НЕОБХОДИМО ПРОЛОЖИТЬ НЕ МЕНЬШЕ 100 КМ РЕЛЬСОВ





ПО ОДНОЙ ИЗ КОНЦЕПЦИЙ РАЗВИТИЯ ГОРОДА, В ЦЕНТРЕ НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ ПАРКОВОК ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

ты предлагают организовать туда альтернативное движение с помощью троллейбусов. Такой вариант более приемлем с финансовой точки зрения, считает господин Якимов.

Что касается нововведений, предлагаемых Systematika, по мнению господина Якимова, они вполне выполнимы. «Я поддерживаю идею компактного города с большей концентрацией в центре», — говорит Михаил Якимов. По его словам, главная проблема — в изменении сознания людей. Так, в России сложился стереотип, что велодвижение не укладывается в структуру городов. В существующей транспортной схеме Перми велосипедисты ездят в основном по тротуарам, мешая пешеходам. Хотя правильнее было бы организовать велосипедное движение по выделенной крайней правой стороне дороги. При этом автомобилисты, которые сейчас не обращают внимания на велосипедистов, должны относиться к ним как к участникам движения, которые имеют приоритет. «Должно произойти изменение сознания. Это возможно. Вспомните, как негативно сначала пермяки восприняли выделение полосы для трамваев. Но сейчас все понимают, что так и должно быть», — говорит господин Якимов.

Сами велосипедисты считают, что стать полноправными участниками движения они смогут еще не скоро. Руководитель Пермского сообщества велосипедистов Константин Никоноров считает, что для того, чтобы велосипед стал полноценным средством передвижения, недостаточно специальной разметки на дорогах, необходимо развитие комплексной велоинфраструктуры: создание охраняемых велопарковок, велодорожек между районами города, в центре города, подъездов к паркам и лесам, сети прокатов велосипедов. «Опыт других стран с аналогичным климатом, например Финляндии, показывает, что сделать велосипед приори-



РАЗРАБОТЧИКИ МАСТЕР-ПЛАНА ГОРОДА ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА ТРАМВАЙ, НО В ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ СЕЙЧАС ТОЛЬКО 20% ПАССАЖИРОВ ПОЛЬЗУЮТСЯ ГОРЭЛЕКТРОТРАНСПОРТОМ

тетным средством передвижения возможно. Насколько длительным будет этот процесс, зависит от создания благоприятных для велосипедистов условий и от развития менталитета граждан», — говорит Константин Никоноров.

ПОЛНЫЙ УЛЕТ Одним из основных транспортных узлов Прикамья, безусловно, является аэропорт Большое Савино. Он является воплощением идей одного из международных аэропортовых операторов и является аналогом зарубежного воздушного терминала. За образец взят аэропорт Эйндховена в Амстердаме, дизайн которого выполнен в стиле хай-тек. Его пропускная способность составляет 1,5 млн пассажиров в год. Таким аэропорт Большое Савино выглядит в проектах краевых властей.

Сейчас аэропорт управляется ФГУП «Пермские авиалинии». В 2009 году услугами пермского аэропорта воспользовались всего 572 тыс. пассажиров. Самому зданию сейчас 41 год. Проблему развития аэропорта краевые власти пытаются решить с конца 1990-х годов. Однако долгое время этому серьезно мешали статус аэропорта как стратегического объекта и то, что аэропорт находится в федеральной собственности. Стоит отметить, что в середине июня этого года «Пермские авиалинии» были исключены из списка стратегических предприятий. Теперь властям Прикамья остается лишь добиться его перевода в свою собственность, чтобы иметь возможность начать преобразования.

Впрочем, краевые власти, начиная с 2004 года, разрабатывают планы его реконструкции и развития. Так, чтобы не ждать решения федеральных властей о передаче аэропорта краевые чиновники даже планировали построить собственный терминал (его стоимость оценивалась в 300 млн руб.). Для этого югославская компания «Сивас Джeneral Трейд» разрабатывала эскиз зала прилета-вылета пассажиров международных рейсов аэропорта Большое Савино. Однако губернатор края Олег Чиркунов раскритиковал проект, и контракт с подрядчиком был расторгнут, а от возведения терминала и вовсе отказались. Сам проект терминала обошелся властям в 11 млн руб.

Отказавшись от идеи строительства собственного терминала, краевые власти начали исследовательские работы относительно существующего аэропорта. В 2009 году правительство края решило разработать концепцию развития авиаперевозок в Перми, а также проект реконструкции аэровокзала. Для работы над проектом привлекли компанию Lufthansa Consulting, специалисты которой спрогнозировали рост пассажиропотока в Перми с 1,5 млн человек в 2014 году до 5 млн человек к 2032 году. «ГипроНИИавиапром» разрабатывал по заказу краевых властей проект концепции развития аэропорта Большое Савино до 2032 года. В июне этого года правительство края сообщило о том, что предложило четырем крупнейшим зарубежным операторам аэро-



ПОКА ПЕРМСКИЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ И ВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ НЕ МОГУТ МИРНО СОСУЩЕСТВОВАТЬ

портов принять участие в разработке мастер-плана аэропорта Большое Савино и в дальнейшем управлении объектом. Письма были направлены AECOM, Global Investments & Management Fraport AG, Hochtiff и Changi Airports International. В правительстве поясняют, что ищут партнера на длительную перспективу, чтобы он не только смог спроектировать новый терминал, но и заняться его дальнейшим управлением. Стоит отметить, что на все эти работы, начиная с 2004 года, правительство выделило уже порядка 17 млн руб. В случае если будет заключен контракт с зарубежным оператором, понадобится еще 20 млн руб. Впрочем, все чаяния краевых властей могут оказаться напрасными. По словам источников, близких к «Пермским авиалиниям», есть два варианта развития дальнейших событий: кроме перевода аэропорта из федеральной в краевую собственность, Росавиация может акционировать ФГУП и приватизировать его. В таком случае новым владельцем может оказаться частный инвестор, и все проекты краевых властей относительно аэропорта окажутся напрасными.

Бывший и.о. гендиректора «Пермских авиалиний» Вячеслав Текоев вообще сомневается, что амбициозные планы по реконструкции аэропорта когда-нибудь осуществятся. «Могу ошибаться, но я сомневаюсь в том, что строительство нового терминала в Большом Савино закончится. Посмотрите, сколько лет власти пытаются построить новый автовокзал, который находится в краевой собственности. Мне кажется, автовокзал ждет та же участь», — говорит Вячеслав Текоев. — Сам проект реалистичен. Но мне не нравится идея клонирования зарубежного аэропорта. Клонирование возможно в части технологий, а архитектура должна быть пермская. Самобытная». ■

Мост большого города

«Мостоотряд 123» завершает строительство перехода через Иву



МОСТООТРЯД 123

Мостовой переход через реку Ива, третий и последний на крупнейшей городской магистрали, будет сдан «под асфальт», как говорят мостостроители, уже в августе. Это будет самый длинный мост на этой автодороге — 440 метров. Благодаря этому мосту уже осенью пермяки смогут проехать по новой магистрали до Восточного обхода.

Мост через Иву строился в общей сложности полтора года. Как рассказывает начальник «Мостоотряда 123» Юрий Истягин, первый колышек был вбит 10 декабря 2008 года. А уже 1 июня 2010 года завершилась сборка пролетных строений мостового перехода. Соединительную накладку в окончательном этапе замыкания моста через Иву губернатор Пермского края Олег Чиркунов завершил лично. Автодорога Старцева — Ива — Восточный обход строится в рамках проекта «Большая Пермь» — одного из семи важных дел губернатора, поэтому и ход строительства он контролирует сам.



Юрий Истягин, Олег Чиркунов и Елена Громова (руководитель Дорожного агентства Пермского края) на мостовом переходе Стахановская — Ива

Юрий Истягин поясняет, что такой способ строительства как сборка пролетных строений на весу применяется редко, поскольку это достаточно сложная технология: «Обычно мы собираем части конструкции на насыпи, надвигаем в пролет и опускаем на переход. Но здесь имеет место резкий поворот на Восточный обход, и сам мостовой переход достаточно

длинный. Поэтому эстакаду пришлось собирать на весу. Это технически непросто».

Мост пересекает русло реки Ива, поэтому для того, чтобы начать строительство, реку, а также ручьи и родники, которых в этом месте множество, закопали в трубы. Но, кроме этой задачи, пришлось решать и другие, не свойственные мостостроителям,

— чистить и облагораживать лог, наводить порядок. «На Иве был хаос, настоящая свалка», — поясняет господин Истягин.

Если бы график строительства определялся советскими нормативами и СНиПами, которые до сих пор действуют в отрасли, то на строительство моста такого уровня отводилось бы три, а то и три с половиной года. Сократить время строительства позволили новые технологии в производстве и организации труда. «Несмотря на то что в кризис нам пришлось существенно оптимизировать штат: из 1500 сотрудников осталось только 900, мы смогли сгруппироваться и реализовать этот проект в сжатые сроки. По контракту мы должны были сдать этот мост в ноябре 2010 года, но соглашение на этот год определило более короткие сроки», — говорит Юрий Истягин. В течение лета на мосту продолжилось бетонирование железобетонной плиты проезжей части. Как только плита будет забетонирована, начнется асфальтирование мостового перехода. И уже

этой осенью пермяки смогут проехать по новой магистрали до Восточного обхода.

Этот мостовой переход имеет принципиальное значение для Перми и Пермского края, поясняет начальник ГУ «Управление автомобильных дорог» Евгений Негодин: «Мост через реку Ива является связующим звеном между первым и вторым комплексом автомагистрали и выводит транспортный поток из города на Восточный обход Перми. Без этого моста соединиться с объездной автодорогой было бы невозможно».

«Мостотряд 123» с 1951 года строит в Пермском крае мосты различной сложности, а последние 15 лет — и внеклассовые мосты. Такие как знаменитый Красавинский. «За десятилетия мы накопили потенциал, который поддерживаем, который совершенствуясь», — поясняет Юрий Истягин. — Теперь с нетерпением ждем, когда власти объявят тендер на строительство второй очереди моста через реку Чусовую».

УЛИЧНОЕ ДЕЛО

В ПЕРМИ СТАРТОВАЛА ОЧЕРЕДНАЯ КАМПАНИЯ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ. В ЭТОМ ГОДУ ЛАТАНИЕ ВЫБОИН И ЯМ ПРОХОДИТ НА ФОНЕ ГРОМКИХ АКЦИЙ ПРОТЕСТА ПЕРМСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ, НЕДОВОЛЬНОЙ ТЕМ, КАК РЕМОНТИРУЮТСЯ ГОРОДСКИЕ УЛИЦЫ. ПЕРМСКИЕ ЧИНОВНИКИ ЗАЯВЛЯЮТ, ЧТО НЕ НАМЕРЕНЫ СОКРАЩАТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО РЕМОНТА, А ТАКЖЕ ГОВОРЯТ О ПЕРЕХОДЕ К КОМПЛЕКСНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ. ПРИ ЭТОМ ЧИНОВНИКИ ПРИЗНАЮТ, ЧТО ИМ НЕОБХОДИМО МЕНЯТЬ ПРИНЦИПЫ РАБОТЫ С ПОДРЯДЧИКАМИ.

ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ

ПРИСЕЛИ НА ДОРОЖКУ В 2010 году, по данным управления внешнего благоустройства (УВБ) администрации Перми, на ремонт городских улиц из местного бюджета будет выделено примерно 1,2 млрд руб. По словам начальника УВБ Николая Уханова, сокращения финансирования не происходит — каждый год на ремонт пермских трасс расходуется примерно одинаковая сумма. «Уменьшения точно не планируем. Дорожный ремонт — приоритетное направление в городской администрации. Корректировка возможна только в сторону увеличения», — уверяет чиновник. 90% суммы тратится на ремонт и проектирование дороги, 10% — на озеленение и на сооружения (мосты и путепроводы). При этом городские чиновники в последнее время изменили подход к распределению этих средств. Если в «докризисном» дорожном сезоне 2008 года пермские благоустроители смогли отремонтировать 187 дорог, то в 2010 году запланирован ремонт 36.

Как поясняют чиновники, сейчас каждый дорожный объект они стараются отремонтировать комплексно: не просто с заменой дорожного полотна, а с обустройством освещения, пешеходных переходов, ливневых канализаций, бордюров, тротуаров. Пермская общественность поддерживает такой «комплексный» подход чиновников. Координатор акции «Антиреклама разбитых дорог» Дмитрий Жебелев говорит, что безопасность движения зависит не только от дорожного полотна, но и от качества пешеходных переходов. А отсутствие «ливневки» приводит к тому, что скопившаяся вода при перепадах температур разрушает даже гарантийные дороги. «Странно только, что только сейчас чиновники начали применять такой подход, а не раньше», — удивляется он.

Помимо комплексного ремонта дорог, в этом сезоне УВБ планирует направить большие средства на проектирование реконструкции дорожных объектов, на которых начнется ремонт в 2011–2012 годах. Обычно на эти цели городская казна расходует порядка 130 млн руб. в год. По словам Николая Уханова, будет продолжено проектирование реконструкции улицы Героев Хасана — от остановки «ПНИТИ» до улицы Хлебозаводской, с дорожной развязкой в районе остановки «Велта». Будут спроектированы развязка шоссе Космонавтов — улицы Мира в районе улицы Связева, проведено проектирование улицы Советской Армии от улицы Мира до проспекта Декабристов. В планах УВБ серьезная реконструкция движения на площади Восстания, славящейся своими дорожными заторами. Первым этапом реконструкции, по словам чиновника, станет расширение «узкого горла» — въезда на Соликамский тракт и улицу Мостовую. Также УВБ собирается расширить на одну полосу улицу Свердлова, тем самым превратив ее в полноценную четырехполосную трассу — это избавит автолюбителей от «пробок» при въезде на площадь Восстания со стороны центра. Будет объявлен конкурс на перепроектирование улицы Уральской, для то-

го чтобы создать автомобильное движение параллельно трамвайным путям (на участке вдоль улицы Свердлова), сделав, таким образом, альтернативный въезд на площадь Восстания. В перспективе улицы Свердлова и Уральская (в районе остановки «Ивановской») могут стать трассами с односторонним движением. «Есть желание по улице Свердлова „односторонку“ запустить на подъеме, а спуск сделать по Уральской. Тогда этот „узел“ развяжется полностью», — полагает Николай Уханов.

НАРОДНЫЕ ТРАССЫ Объекты в ежегодный план дорожного ремонта специалисты УВБ отбирают двумя способами. Во-первых, после осенне-зимнего периода следуются дороги, и разбитая весенними водами трасса включается в список сотрудниками УВБ. Во-вторых, в управление поступают предложения от сторонних организаций. А именно: от ГИБДД, департамента дорог и транспорта, потом пожелания районных администраций. Наконец, есть обращения жителей, а также депутатов Перм-

ской гордумы. Весь перечень обобщается и утверждает-ся постановлением главы администрации. По словам Николая Уханова, особенность этого года — капремонт улиц будет идти в каждом из семи пермских районов. В прошлом году, уверяет чиновник, ряд районов выпал из этой программы.

В Кировском районе самым крупным проектом станет ремонт улицы Адмирала Ушакова (от улицы Калинина до улицы Маршала Рыбалко). Кроме того, запланирован ремонт с расширением самой улицы Калинина до развязки с улицей Светлогорской. Николай Уханов утверждает, что здесь при составлении перечня районных дорог их ранжирование шло по значимости. «Утром и вечером на Калинина пробка, поэтому мы стали ремонтировать ее в первую очередь, хотя сама дорога не магистральная», — говорит начальник УВБ.

В Орджоникидзевском районе, по признанию Николая Уханова, очень много разбитых дорог, но капремонту подвергнется в основном главная трасса — улица Репина, идущая от КамГЭС до 10-го микрорайона. На левом берегу в этом районе будут ремонтироваться Соликамский тракт, а также улица Веденеева в ее самом «узком» месте — тоннель через железную дорогу.

В Мотовилихинском районе капитальный ремонт ждет бульвар Гагарина, несмотря на то что серьезная реконструкция улицы была всего девять лет назад. «Износ дорожного полотна — 5–7 мм в год. Несложно подсчитать, что произошло с дорогой за девять лет», — уверяет начальник УВБ. Также в Мотовилихинском районе будет отремонтирована улица Мостовая, с расширением полосы возле Мотовилихинского пруда. Сейчас это двухполосная дорога, к которой примыкает подъем в микрорайон Вышка-1. По словам господина Уханова, автотранспорт, въезжающий на Вышку-1, создает серьезные заторы в этом районе.

Самый дорогой объект в сезоне 2010 года будет сдан в Свердловском районе — улица Героев Хасана на отрезке от Чкалова до Чернышевского. Выполнение проекта обойдется в 81 млн руб. Причем 75% средств — из бюджета РФ, за счет того что город смог попасть с этим проектом в федеральную программу. В Свердловском районе намечена реконструкция площади Карла Маркса. Благодаря переустройству здесь трамвайных путей появится новый трамвайный маршрут. В результате жители получат возможность добираться с остановки «Велта» до остановки «Пермь II» без пересадок. Таким образом, решается проблема транспортной доступности для жителей микрорайонов, отдаленных от центра, таких, например, как Владимирский.

Индустриальный район в этом сезоне не ждет крупных ремонтных работ — местные объекты в основном находятся на проектировании. УВБ обещает отремонтировать улицу 9-го Мая от шоссе Космонавтов до проспекта Дека-



МАКСИМ КИМЕРТИНГ

В ПЕРМИ В САМОМ РАЗГАРЕ ДОРОЖНАЯ РЕМОНТНАЯ КАМПАНИЯ, НА КОТОРУЮ В ЭТОМ ГОДУ БУДЕТ ВЫДЕЛЕНО ПОРЯДКА 1,2 МЛРД РУБ.

В ЭТОМ СЕЗОНЕ ПЛАНИРУЕТСЯ НАПРАВИТЬ БОЛЬШЕ СРЕДСТВ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ, НА КОТОРЫХ НАЧНЕТСЯ РЕМОНТ В 2011–2012 ГОДАХ. ОБЫЧНО НА ЭТИ ЦЕЛИ ГОРОДСКАЯ КАЗНА РАСХОДУЕТ ПОРЯДКА 130 МЛН РУБ. В ГОД





ЗА ПЛОХИЕ ДОРОГИ, КОТОРЫЕ ОБНАРУЖИЛА ПРОКУРАТУРА, РУКОВОДИТЕЛИ СЕМИ РАЙОННЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ БЛАГОУСТРОЙСТВА БЫЛИ ПРИВЛЕЧЕНЫ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ВИДЕ ШТРАФА

бристов с обустройством освещения на отрезках этой трассы. На этой улице предполагается переустройство трамвайных путей в районе дома быта «Малахит».

В центре Перми благоустроители завершают ремонт улицы Борчанинова (между улицами Пушкина и Луначарского): с обустройством трамвайных путей, парковочных карманов, ливневой канализации. Традиционные заторы на въезде и выезде с Центрального рынка будут ликвидированы, уверены дорожники. В следующем году они обещают реконструировать саму улицу Пушкина в районе рынка. «Сейчас это ужасный участок», — сокрушается Николай Уханов. Основным объектом реконструкции в Ленинском районе станет вся улица Луначарского — одна из центральных трасс Перми. При этом в УВБ обещают минимизировать связанные с этим заторы. «Для этого, во-первых, будем менять асфальт участками. Во-вторых, асфальтировать будем ночью, с закрытием движения, а днем будем выполнять работу на тротуарах», — уверяет чиновник.

С ПОДРЯДОМ И КРОВЬЮ Объем бюджета ежегодно позволяет отремонтировать порядка 20% улично-дорожной сети, посчитали в УВБ. Николай Уханов считает оптимальными инвестиции в пермские дороги на уровне 1–1,5 млрд руб. По оценке чиновника, это позволит через три-четыре года навести порядок на пермских трассах. Начальник пермского мостоотряда №123 Юрий Истягин называет нынешние траты на ремонт дорог недостаточными: по его оценке, пермским улицам требуется в пять-восемь раз больше. «Нельзя единоразово вложить 7 млрд руб. в пермские дороги, — возражает начальник УВБ Николай Уханов. — При этом капитальный ремонт дорог — это не самоцель, важна еще эксплуатация. Текущий ремонт необходимо также выполнять качественно и своевременно».

Общественники соглашаются, что после ремонта дорог зачастую к его качеству предъявляются серьезные претензии. Дмитрий Жебелев, координатор акции «Антиреклама разбитых дорог», говорит, что около двух лет назад в Перми были отремонтированы улицы Боровая, Стахановская, Подлесная: «По нашим данным, все они находятся на трехлетней гарантии, однако уже сейчас на них проводится ямочный ремонт». Проблема, по мнению представителей общественности, в том, что нет ответственности за некаче-

ственный ремонт. «Ямочный ремонт не делает дорогу такой же, как после капремонта. Не стоит признавать ямочный ремонт выполнением гарантийных обязательств. Об этом мы говорили губернатору Олегу Чиркунову», — отмечает Дмитрий Жебелев.

О том, что дороги краевого центра находятся в ненадлежащем состоянии, заявила и прокуратура Перми. Надзорный орган совместно с ГИБДД Перми в этом году проверил соблюдение требований ФЗ «О безопасности дорожного движения» в части поддержания дорог города в надлежащем состоянии. В итоге были выявлены многочисленные нарушения: в частности, обследование дорожного полотна показало, что его техническое состояние не соответствует установленным требованиям ГОСТа. В число самых разбитых улиц вошли: Пушкина, М. Горького, Трамвайная, Дзержинского, Рязанская, Связьева, Советской Армии, Желябова, 25-го Октября, Кабельщиков, Репина, Самаркандская, Камчатовская, Куйбышева, Пушкинская, Лебедева, Лифанова, Липатова, Калинина. Здесь имелись выбоины, просадки, колеи. На некоторых участках дорог выбоины достигали размеров 1,5 м в длину и до 16 см в глубину. Все семь районных руководителей МБУ «Благоустройство» привлечены к административной ответственности в виде штрафа. В начале лета рейтинг российских регионов по дорожной безопасности опубликовал Forbes. Пермский край занял в нем 18-е место. Его коэффициент составил 1,26 погибшего на тысячу автомобилей. На первом месте по степени опасности Тувинская Республика — 2,71, второе — Карачаево-Черкесия — 2,39, Ингушетия на третьем — 2,21. Ниже всего смертность в Приморье — всего 0,33 человека на тысячу авто. К рейтингам, говорящим о том, что в Перми самые опасные дороги, в УВБ относятся скептически. «К ним надо аккуратно относиться. Надо смотреть, кто заказывал данное исследование, какая методика использовалась, — поясняет господин Уханов. — Мне показывали зимой аналогичный рейтинг по безопасности в городах, по качеству дорог. Я начал изучать эту штуку. Так там несколько показателей — финансирование, количество населения, количество дорожно-транспортных происшествий. Причем взяли их не по городу Перми, а по Пермскому краю».

Общественники в борьбе за качественный ремонт пошли своим путем. Если в прежние годы свой протест против разбитых дорог они выражали в виде стикеров на зад-



ПЕРМСКИЕ ЧИНОВНИКИ ГОВОРЯТ, ЧТО РЕМОНТ ДОРОГИ СЕЙЧАС — ЭТО НЕ ПРОСТО ЗАМЕНА ПОЛОТНА, НО И ОБУСТРОЙСТВО ПРИЛЕГАЮЩИХ ОБЪЕКТОВ. ПОЭТОМУ В ЦЕЛОМ ДОРОГ РЕМОНТИРУЕТСЯ МЕНЬШЕ, ЗАТО — БОЛЕЕ МАСШТАБНО

нем стекле авто с надписью «Мы скорбим по пермским дорогам», перешли к активным действиям: на въезде на Красавинский мост был установлен плакат «Добро пожаловать в Пермь, город разбитых дорог». Агитация висела около двух часов, пока ретивые чиновники ее не демонтировали. Глава Кировского района Анатолий Николаев, инициировавший эти действия, признался «Эхо Перми», что данный плакат вредит имиджу Перми. Зато на защиту акции встал губернатор Олег Чиркунов, поддержавший организаторов и заявивший, что они делают свою работу за чиновников.

Николай Уханов говорит, что управление борется с нерадивыми подрядчиками и сетует на несовершенство законодательства. Речь идет о ФЗ №94 «О госзакупках», согласно которому пермские благоустроители не могут включить в правила торгов квалификационные требования для подрядных организаций. «Раньше мы вводили квалификационные требования: наличие определенной техники, технического персонала и так далее. Даже подтверждение выписок из трудовых книжек. Сегодня многие подрядчики не имеют техники, оборудования, материалов, квалифицированных кадров, но заявляются на серьезные дорожные объекты, — говорит начальник МУВБ. — Есть сейчас фирмы-однодневки, перекупщики, которые ломают весь рынок, у которых даже в мыслях нет работать». По его словам, выход здесь один — добросовестным компаниям не идти с такими подрядчиками в сговор.

В 2008 году МУВБ включило в реестр недобросовестных партнеров три подрядные организации — ООО «Дорстройтранс», ООО «Магистральстрой», ООО «Давид». Николай Уханов констатирует существующий конфликт интересов между подрядчиками и заказчиком. «Ситуация простая. Одни заказывают продукт, а другим нужно заработать денег», — говорит он.

Юрий Истягин из мостоотряда №123 считает, что органы власти итак за последние годы существенно ужесточили требования к подрядчикам. «В отборочных документах с 2008 года появилось обеспечение контракта в виде банковских гарантий, а также поручительства и не только на период строительства. Значительно, по нашему мнению, увеличился конкурсный взнос», — считает Юрий Истягин.

Краевые власти тем временем считают, что необходимо кардинально изменить отношения заказчика и подрядчика. Глава дорожного агентства края Елена Громова у себя в блоге заявила, что схема отношений с подрядчиками должна измениться по содержанию: «Платить нужно за то, что дорога каждый день в проезжем состоянии. А не за то, что заделали ямки. Это создаст правильную мотивацию и побудит вложиться в дорогу, чтобы потом на ней зарабатывать». Дмитрий Жебелев соглашается с госпожой Громовой: «Подрядчик должен отвечать за содержание, а не за ямы. Этот тезис известен давно. Хорошо, что пришло понимание: не количество отремонтированного, а состояние дорог после ремонта — вот это адекватное исполнение подряда». ■

О ТОМ, ЧТО ДОРОГИ КРАЕВОГО ЦЕНТРА НАХОДЯТСЯ В НЕНАДЛЕЖАЩЕМ СОСТОЯНИИ, ЗАЯВИЛА И ПРОКУРАТУРА ПЕРМИ. НА НЕКОТОРЫХ УЧАСТКАХ ДОРОГ ОНА ОБНАРУЖИЛА ВЫБОИНЫ РАЗМЕРАМИ ДО 1,5 МЕТРА В ДЛИНУ И ДО 16 СМ В ГЛУБИНУ

ТОП-5 НАИБОЛЕЕ ПРОБЛЕМНЫХ УЛИЦ ПЕРМИ			
ПО ВЕРСИИ НАЧАЛЬНИКА ГОРОДСКОГО УВБ НИКОЛАЯ УХАНОВА		ПО ВЕРСИИ КООРДИНАТОРА АКЦИИ «АНТИРЕКЛАМА РАЗБИТЫХ УЛИЦ» ДМИТРИЯ ЖЕБЕЛЕВА	
ул. Героев Хасана (от ПНИТИ до въезда в город)		ул. Плеханова (от ш. Космонавтов до ул. Большевикской)	
пл. Восстания		ул. Куйбышева (от ул. Солдатова до ул. Маршутной)	
ул. Ижевская (м/р Юбилейный)		ул. Стахановская (от ш. Космонавтов до ул. Чайковской)	
ул. Лянгасова (от м/р Вышка-2 до Левшино)		ул. Луначарского	
ул. Ветлужская (вдоль м/р Железнодорожный, Акулова)		ул. Ижевская (от м/р Юбилейный до ул. Героев Хасана)	

ШАГ ВПЕРЕД И ДВА НАЗАД

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС ЗАСТАВИЛ НЕ ТОЛЬКО РОССИЙСКИХ, НО И БОЛЬШИНСТВО ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЗНАЧИТЕЛЬНО СОКРАТИТЬ ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ. А ИЗ-ЗА ТОГО ЧТО ПОЧТИ НА ТРЕТЬ СНИЗИЛСЯ ОБЪЕМ ГРУЗОПОТОКА, УПАЛИ И ПРОДАЖИ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ В НАШЕЙ СТРАНЕ.

ДМИТРИЙ СЕМЕНОВ

ПЯТЬ ЛЕТ ЖДУТ По данным PricewaterhouseCoopers (PwC), российский автомобильный рынок откатился по доходности и уровню продаж на пять лет назад и раньше чем через пять лет — в лучшем случае — выхода на докризисный уровень ждать не придется. Но производители и продавцы уже не просто стараются выжить, а пытаются вернуть утраченные позиции, ориентируясь на докризисные маркетинговые планы. Сегодня на территории страны производится не менее десяти марок малотоннажных коммерческих автомобилей (VW, Hyundai, Fiat, Isuzu, ГАЗ, ЗИЛ, УАЗ и др.) и еще как минимум в два раза больше завозится из-за рубежа. Антикризисные планы у всех разные.

Нижегородская «Газель», признанная год назад на выставке «Интеравто» самой успешной маркой 2009 года, по-прежнему ориентируется на непритязательного покупателя. Хотя и покупатель уже не тот: если по итогам 2008 года «Газель» предпочитали почти половина покупателей, приобретавших малотоннажные коммерческие автомобили, то в 2009 году ГАЗ сократил объемы тоже более чем наполовину. С конвейера сошло всего 100 тыс. «Газелей». В 2010 году, возможно, будет произведено 125 тыс. Кризис сыграл с предприятием злую шутку: неожиданно оказалось, что потенциальный покупатель не хочет приобретать автомобиль с множеством «потенциальных проблем». О которых, между прочим, на заводе прекрасно знали. И были вынуждены начать в этом году сборку так называемой «Газели-бизнес». По словам председателя правления группы ГАЗ Сергея Занозина, внешне это та же «Газель», но «без внутренних проблем». Таких автомобилей в этом году выпустят порядка 20 тыс.

Кроме того, на рынок выйдут новые модификации «Газелей» — как пассажирских, так и грузовых. Более того, полным ходом идут испытания дизельной «Газели». На заводе надеются, что при покупке коммерческой техники решающим фактором остается стоимость владения автомобилем, которая у «Газели» на 10–30% ниже иностранных аналогов. И быстрая окупаемость: примерно через восемь месяцев усиленной эксплуатации автомобиль начинает приносить прибыль. На ГАЗе особенно надеются на программу утилизации: при покупке бортовой версии (от 380 тыс. руб.) выгода составит до 15% стоимости. А при удачном стечении обстоятельств — и до 40%. С 2009 го-



МАКСИМ КОМЕРГАНТ

В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ ЭТОГО ГОДА ПРОДАЖИ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА В ЦЕЛОМ ВЫРОСЛИ: ЛЕГКИХ АВТОМОБИЛЕЙ — НА 6%, ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ — НА 87%

да в Нижнем Новгороде действует своя программа утилизации (скидка 50 тыс. руб.), да еще правительство Нижегородской области доплачивает 50 тыс. покупателю «Газели». На программу выделено 250 млн руб. И плюс 50 тыс. руб. — по федеральной программе.

Так что «горьковские» планы хоть и не парадны, но вполне оптимистичны: всегда найдется покупатель, для которого важны не качества автомобиля, а его возможности. И который можно просто выбросить через два-три года, купив новый.

Благодаря муниципальному бюджету с оптимизмом в будущее смотрит и УАЗ: к 50-тысячному ваучеру правительство Ульяновской области добавит еще 50 тыс. Тем более что полноприводный УАЗ Cargo и ранее пользовался спросом.

PR И РЕКЛАМА У производителей с мировым именем иная политика. Один из гигантов грузового коммерческого автотранспорта — Mercedes — пострадал от кризиса весьма серьезно. Как показывают отчетные документы концерна, в прошлом году отдел продаж малотоннажных автомобилей ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» реализовал в России 1358 малотоннажных автомобилей. Для сравнения: в 2008 году этот показатель составил 3063 — таким образом, отмечается сокращение объемов продаж на 54,8%.

Однако «Мерседес» не был бы «Мерседесом», если бы сдался без борьбы. Во второй половине 2009 года компании удалось повысить продажи за счет Mercedes-Benz Sprinter (фургон грузоподъемностью до 2270 кг или вместимостью 19 пассажиро-мест). Компания предложила собственные льготные программы приобретения малотоннажного коммерческого транспорта — лизинг, финансовый лизинг, кредит под льготные проценты на срок до 48 месяцев, наладила контакты с крупными заказчиками, провела переподготовку своих дилеров и продавцов.

В 2010 году аналитики Mercedes ожидают стабилизации российского рынка и, возможно, небольшого прироста. Давать более определенные прогнозы представители компании не спешат.

«Западноевропейский рынок малотоннажных грузовиков является зрелым и сформировавшимся», — рассказывает Джейсон Номикос, руководитель подразделения малотоннажных автомобилей ЗАО «Мерседес-Бенц РУС». — Поэтому он существенно отличается от аналогичного сегмента российского рынка, который до сих пор имеет огромный потенциал для роста и развития. Именно это делает его столь привлекательным и стратегически важным для нас. По моим ожиданиям, ближайшие два-три года станут показательными и определят, как рынок малотоннажных грузовиков будет выглядеть в обозримом будущем, а также обозначат ведущих игроков в этом сегменте. Одно известно точно: мы постоянно работаем над тем, как нам лучше позиционировать себя для достижения максимальной рентабельности в условиях роста, увеличения нашего присутствия на рынке и достижения показателя рыночной доли, аналогичной той, которую мы имеем в большинстве западноевропейских стран».

В Mercedes RUS надеются, что с улучшением состояния экономики России надобность в некоторых кредитных программах отпадет: покупка коммерческого автомобиля за полную стоимость выгоднее для ведения бизнеса. Правда, неизвестно, когда именно это произойдет.

В нынешнем году компания планирует открыть и новый сервисный центр «Мерседес-Бенц Север», где будут обслуживаться как новые, так и поддержанные автомобили, и официально представить новый NGT Sprinter на российском рынке.

Volkswagen был в числе автоконцернов, наименее пострадавших в 2008 году: падение продаж на российском рынке составило, по данным PwC, всего 28%. И сегодня

российское подразделение концерна, отметившего недавно 25-летие одного из популярнейших коммерческих грузовиков мира — Volkswagen T, строит планы на будущее. По мнению Михаила Семенихина, главы «Volkswagen коммерческие автомобили в России», ставки по кредитам снизились почти до докризисного уровня и заемные средства стали доступнее.

«В течение всего прошлого года выделяемые государством кредитно-денежные ресурсы использовались ограниченным кругом приближенных структур для спекулятивных целей», — рассказывает Михаил Семенихин. — Эти ресурсы для обслуживания реального сектора экономики стали доступны только сейчас. Это заметно оживило потребительскую активность частных и корпоративных клиентов. Это лишь первые признаки стабилизации, рынок легких коммерческих автомобилей до 6 тонн развернется во второй половине 2010 года».

А вот группа SOLLERS (так автомобильное подразделение компании «Северсталь» было названо в 2008 году) не скрывает своего оптимизма.

«Благодаря правительственной программе утилизации старого автотранспорта мы значительно упрочили свои позиции», — говорит PR-менеджер SOLLERS по марке Fiat Сергей Ильинский. — У нас тысячи заказов по всей стране, в том числе и на Fiat Ducato (фургон грузоподъемностью от 990 до 1505 кг или вместимостью до 15 человек, собираемый в Набережных Челнах). Ducato подпадает под действие программы, а вся ее прелесть в том, что для того, чтобы купить новый коммерческий автомобиль, не обязательно сдавать в утиль иномарку. Достаточно привезти хоть «копейку» — и можно приобрести фургон любой комплектации со скидкой 50 тыс. руб. А в Татарии скидка в два раза больше: к федеральной программе подключилось правительство республики».

По мнению сотрудников SOLLERS, успех Fiat Ducato объясняется тем, что кризис перераспределил баланс сил на рынке коммерческого автотранспорта в пользу автомобилей именно такого класса. Сегодня, когда крупные компании «ждут у моря погоды», на первый план выходит предприимчивый частник, который работает и зарабатывает как раз на малотоннажном коммерческом автомобиле. Поэтому в SOLLERS и планируют годовой прирост рынка в пределах 5–8%. ■



РЕГУЛЯРНОСТЬ ОТПРАВЛЕНИЙ

- Доставка грузов в 2 578 городов РФ
- Перевозка грузов любого веса и габарита
- Служба Перевозки Грузов «ЖелДорЭкспедиция»

Представитель в г. Перми / ул. Норильская, 6 / тел.: (342) 228-65-28 (многоканальный)
8-800-1005-505 (Звонок по России бесплатный) / [WWW.JDE.RU](http://www.jde.ru)



ЖелДор
ЭКСПЕДИЦИЯ



В гуще транспортных потоков

ОАО «Порт Пермь» — один из самых крупных в Прикамье участников логистического рынка. Отсюда и сюда доставляются различные грузы из других регионов и стран мира. Железнодорожные пути порта примыкают к длиннейшей железнодорожной магистрали России — Транссибу. Через порт могут проходить любые экспортно-импортные грузы: для этого создано все необходимое для таможенного контроля — работают таможенные брокеры, есть склад временного хранения. По словам **генерального директора «Порта Пермь» Марек Кинцла**, предприятие уже является крупным транспортно-логистическим центром и готово развивать эти услуги еще активнее, как только спрос на них вновь начнет расти.

— Работу «Порта Пермь» отметили недавно в Пермской таможне. С чем это связано?

— Мы добились того, что у нас ведется очень четкий и современный учет грузов, даже несмотря на то что грузовой район порта очень большой — почти 40 га, с открытыми складами. Вся информация о движении грузов и средств транспорта доступна в режиме онлайн. Это дает нам существенные преимущества. Прежде всего, это позволяет нам самим оперативно контролировать движение грузов, и точно так же заказчик имеет возможность следить за состоянием своего товара.

Кроме того, это серьезно ускоряет процесс таможенного оформления. И так как мы все больше исключаем человеческий фактор из процессов, это существенно снижает количество ошибок в документах. Все это добавляет нам конкурентной способности среди логистических операторов.

Речной транспорт очень значим для Пермского края, река — это преимущество региона. Более того, «Порт Пермь» — самый восточный порт Европы, и мы намерены использовать эту уникальную возможность. У нас большие планы по развитию деятельности порта. Поскольку пусть и понемногу, но рынок начинает оживать. Мы готовимся к подъему промышленности. Для этого была введена наша новая сортировочная установка. А, например, в следующем году мы собираемся произвести обмен и частичное обновление кранового хозяйства.

— Насколько сократились сроки таможенного оформления в порту?

— Раньше они измерялись несколькими сутками, сейчас — несколькими часами. Конечно, это заслуга не только нашей электронной системы. Сказывается также активный подход органов власти.

— Ведь таможня сейчас активно переходит на электронный документооборот?

— Очень активно. И это правильно. Потому что, несмотря на протяженность России, уже становится не столь важным количество таможенных постов, проблема сейчас решается другими способами — доступом к информационным сетям и к их использованию. Таможня заводит электронные декларации, внедряются очень жесткие сроки оформления, особенно для экспортного груза. Мне кажется, что это и есть естественная поддержка бизнеса государством. Ведь часто говорят о доступности кредитов в качестве поддержки бизнеса, о меньших препятствиях со стороны надзорных органов, но я считаю, что все эти проблемы естественны и неизбежны. А чем государство может действительно помочь бизнесу — так это ускорением всех административных процедур.

— Какова ваша тарифная политика в отношении перевозки грузов и погрузочно-разгрузочных работ?

— Несмотря на то что мы находимся под контролем антимонопольной службы, нас в то же время контролирует рынок. Можно сказать, что с учетом кризиса тарифы даже снизились. Например, у нас действовали договоры, оплата по которым производилась фиксированно в долларах. И когда курс рубля стал приближаться к своему докризисному уровню, мы стали получать меньше. То есть сегодня нужно полагаться не на прогнозы, а на умение приспособиться к условиям. Должна быть гибкость.

— Кто ваши основные клиенты? Кто в основном отправляет грузы через порт?

— Сейчас в наших доходах резко увеличилась доля погрузочно-разгрузочных работ. Большую долю в на-

ших доходах играет перегрузка экспортного металла, который отправляется в разные страны. Вторая составляющая — это песок и гравий. Кроме того, мы существенно увеличили перегрузку нефтяного кокса, который мы складируем, перерабатываем, сортируем и отправляем дальше. Это очень перспективный продукт. И его количество постоянно увеличивается.

— Речным транспортом можно ведь перевозить абсолютно все?

— Это вопрос фрахтов. Сейчас такое время, когда более экономно перевозить грузы речным транспортом. Потому что ставки железной дороги увеличиваются. В пользу речного транспорта будет играть и открытие водных путей, когда суда под иностранными флагами смогут ходить по нашим рекам. Соответствующий международный договор был подписан еще несколько лет назад, но срок его исполнения постоянно откладывался. Сейчас говорят о том, что уже скоро он, возможно, начнет действовать. Это будет большим плюсом для развития речного транспорта, потому что сейчас этому мешает нехватка судов, в частности контейнеровозов. Все дело в том, что в 90-х существенная часть российского флота была выведена под иностранные флаги. А когда водные пути будут открыты, деятельность порта станет еще более перспективной. Тогда же придет время для крупных логистических центров, потому что в Перми начнет появляться транзитный груз, который надо будет переваливать. За счет этого появятся и новые рабочие места (в том числе представители новых компаний), может появиться переработка грузов. Таким образом, могут появиться совсем новые производства.

В Перми постоянно обсуждается строительство крупного логистического центра. Но надо сказать, что «Порт Пермь» таким центром уже является. Конечно, спрос на качественные складские помещения, в частности класса А, сегодня в Перми еще не сформировался. Но как только мы заметим его появление, то сможем наиболее эффективно использовать свои площади на Заостровском терминале. Там мы можем предоставить все логистические услуги, включая перевозки желез-

Сергей Тарасов,
первый заместитель генерального директора
ОАО «Порт Пермь»:

— В 2009 году у нас возрос в первую очередь объем экспортно-импортных грузов. В то же время упал практически в четыре раза по сравнению с 2008 годом объем нерудных строительных материалов (НСМ). В этом году есть перспектива дальнейшего увеличения экспортно-импортных грузов, примерно на 10–15%. В то же время прогнозируем, что объем НСМ по сравнению с прошлым годом может вырасти примерно на 80 или даже 90%. Расширить рынок сбыта нам помогает строительство нового сортировочного комплекса.

Сейчас основная проблема речных грузоперевозок в целом — это низкий спрос, и соответственно высокая конкуренция и низкие тарифы. На слабый спрос повлияло как раз то, что строительные компании, которые были основными потребителями этих услуг, во время кризиса серьезно пострадали и свернули многие проекты. Вторая глобальная проблема — дороговизна перегрузочной техники и судов, что усложняет их замену и обновление. Это проблема в целом всего речного транспорта. Сегодня из действующих судовладельцев примерно 95% не в состоянии заменить свой транспортный флот и перегрузочную технику.

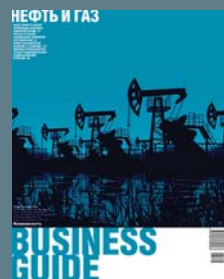
В наших планах — заменить часть крановой техники на мобильные погрузчики. Как альтернативу рассматриваем приобретение приемлемых по цене мобильных манипуляторов. В этом году порт приобрел новый бульдозер и новый погрузчик на пневмоходу. Плюс предприятие инвестировало в новый сортировочный комплекс. В целом у «Порта Пермь» сейчас 12 транспортных кораблей (толкачей) и 16 барж грузоподъемностью до 2,7 тыс. тонн.

нодорозным, речным и автотранспортом. Надо отметить, что 80% грузов, идущих через Пермь-2, проходят через наше предприятие. То есть для железнодорожной станции «Порт Пермь» — самый большой грузополучатель и грузоотправитель. Это направление мы продолжим развивать.



ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС**



**BUSINESS
GUIDE**