

ЛОГИСТИКА

Добро пожаловать в парк

Индустриальные парки становятся все популярнее. Удобную форму организации промышленного производства недавно разглядело и государство и решило создать программу ее поддержки, что придаст обозначенной тенденции дополнительный импульс. Очевидно, что увеличение числа парков окажет со временем серьезное влияние на систему товародвижения в России и, соответственно, на работу транспортных и логистических компаний.

— индустриальные парки —

По данным Ассоциации индустриальных парков (АИП) России, в настоящее время в стране работает чуть больше сотни подобных образований. 60% приходится на частные, 40% — на государственные и муниципальные. Индустриальный парк не стоит путать с логистическими и складскими комплексами, равно как и просто с территорией, на которой по соседству расположено несколько фабрик и заводов. Он также отличается от промзоны, как закрытый коттеджный поселок от обычного собрания домов на обычной улице. Как правило, им занимается некая управляющая компания, которая предоставляет резидентам широкий перечень услуг, необходимый для их функционирования — от правовых до логистических. Это освобождает промышленное предприятие от необходимости тратить ресурсы на подготовку инфраструктуры в виде тепло-, газо-, энергоснабжения, отведение территории, охраны и прочих видов головной боли, с которыми сталкиваются отдельно стоящие площадки. Иными словами, здесь есть все необходимое для выпуска товаров, причем «под ключ», и обеспечивается владельцем объекта, который с этого и живет.

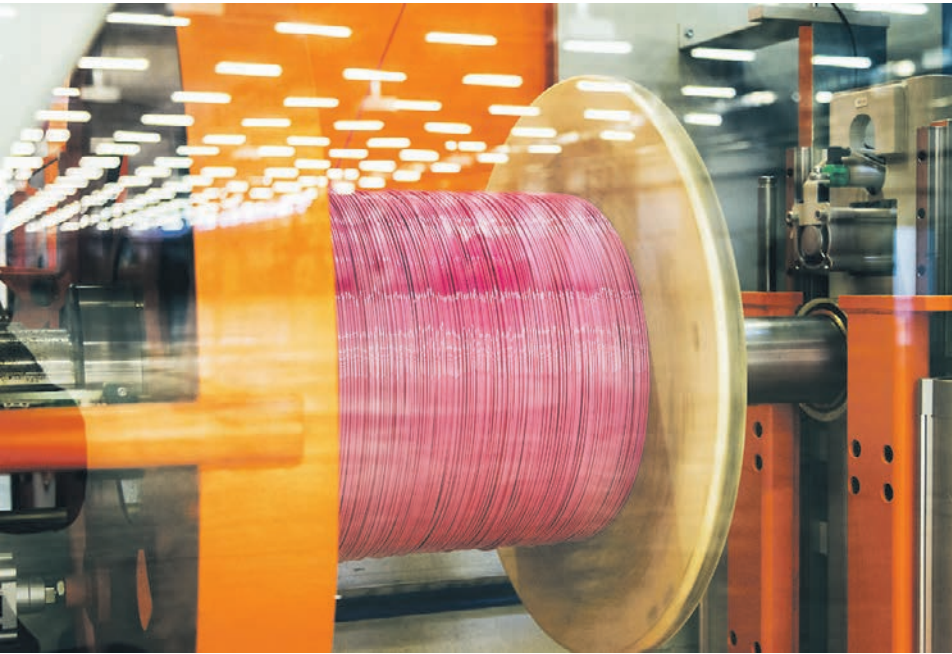
В России система индустриальных парков начала активно развиваться со стартом переноса в нашу страну производственных мощностей ведущих мировых автоконцернов. Для выпуска легковых авто нужны разного рода компоненты вроде кресел, дворников, ковриков и прочего. В ряде регионов, в частности в Петербурге и Калуге, вокруг автоборки стали складываться целые кластеры, послужившие основой для парков.

В 2013 году отрасль набрала уже серьезные обороты: было заявлено около полусотни новых проектов, из которых в стадии реализации находится более половины. В настоящее время, как уже было сказано, об-

щее количество площадок в стране достигает 101, причем 21 введена в эксплуатацию в прошлом году — таким образом, перед нами налицо тенденция ускоряющегося роста, если не бум. Стоит отметить, что если на 2013 год своими парками могли похвастаться только 33 субъекта Федерации, то в нынешнем — уже 40.

Как отмечается в исследовании, проводимом АИП, «локализация отрасли характеризуется высокой территориальной концентрацией и неравномерным развитием как на региональном уровне, так и на уровне федеральных округов. Несмотря на высокие темпы развития и расширение географии отрасли, выйти на равномерное пространственное развитие пока не представляется возможным». В настоящее время площадки сильно сконцентрированы. По большей части они расположены в Северо-Западном, Центральном и Приволжском федеральных округах (87 из 101), а именно в таких регионах, как Петербург, Ленинградская, Костромская, Московская, Калужская, Ульяновская, Калининградская области, а также Республика Татарстан. «География размещения в полной мере отражает рыночные тенденции развития обрабатывающих отраслей промышленности в постсоветский период», — отмечают специалисты ассоциации. Однако с этим тезисом можно поспорить. Опережающее развитие ряда регионов объясняется также и целенаправленной политикой властей, сделавших ставку на привлечение инвесторов. Заметно, что многие области, как, например, Иркутская, изначально располагающие и инфраструктурой, и давними промышленными традициями, и трудовыми ресурсами, не смогли уловить веяние времени и присоединиться к передовикам. И сейчас нагонят упущенное.

Логистика — вещь для индустриального парка, очевидно, критически важная. Для российских реалий близость к транспорт-



Индустриальные парк стали популярными площадками для организации производства. Поскольку совмещают в себе логистические, складские и производственные комплексы

ным коммуникациям, прежде всего, федеральным и региональным автотрассам, а также железнодорожным веткам существенно. АИП был разработан Стандарт индустриального парка, который прописывает как обязательные, так и необязательные критерии для производственных площадок, претендующих на получение данного статуса. Сам стандарт носит добровольный характер, но тем не менее интересно посмотреть, какие пункты считаются ключевыми в сфере транспортной доступности. Их всего три. Речь идет о наличии введенной в эксплуатацию дороги с твердым покрытием до границы земельного участка, существующего присоединения дороги к региональным и федеральным трассам, наличии съезда с дороги к земельному участку, позволяющего обеспечить въезд строительной техники и проведение инженерных изысканий.

К необязательным признакам, которые служат больше конкурентными преимуществами, нежели непременными атрибутами, относятся такие, как близость региональных дорог (1–2 км), близость федеральных магистралей (1–5 км), близость действующей железнодорожной ветки с действующей станцией погрузки-разгрузки (1–

2 км до станции), наличие отдельной железнодорожной ветки, подходящей к границам индустриального парка и (или) на территории индустриального парка, наличие транспортного сообщения с ближайшими населенными пунктами (регулярный общественный транспорт), близость аэропорта (5–15 км). Обращает на себя внимание, что среди обязательных критериев по транспортной доступности — только выход на автомобильные трассы, а близость к железнодорожной станции и наличие подъездных путей числятся лишь в дополнительных признаках. В этом нет ничего удивительно. Как говорит генеральный директор ИА «INFOline-Аналитика» Михаил Бурмистров, «в отрасли перевозок наблюдается тенденция ухода грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт и конфигурация производственных площадок это явление отражает». Индустриальные парки, продолжает эксперт,— форма производства, отличная от, скажем, месторождений угля или крупных металлургических комбинатов, отгружающих продукцию, которую иначе как по стальным магистралям не перевезешь. Для отправки потребителю продуктов питания, бытовой химии, электроники и прочих подобных номенклатур достаточно обойтись и фурами, уверен он.

С такой оценкой согласен и Вячеслав Холопов, партнер, директор по офисной и складской недвижимости компании

Knight Frank Russia & CIS: «К сожалению, железная дорога предлагает не самые выгодные тарифы и стоимость перевозок грузов даже на большие расстояния в ряде случаев уже получается выгоднее в случае использования автомобильного транспорта. При этом, что важно для клиентов, срок доставки по автомагистралям является хорошо прогнозируемым». Однако при создании новых индустриальных парков господин Холопов все же считает необходимым предусматривать возможность подведения железнодорожной ветки.

Очевидно, что бурный рост количества производственных площадок окажет рано или поздно на работу логистических компаний сильное влияние вне зависимости от того, каким видом транспорта преимущественно пользуются резиденты. «Одно из основных преимуществ индустриальных парков перед традиционными методами размещения производительных ресурсов — сокращение издержек на инфраструктуру за счет в том числе доставки сырья и готовой продукции. Соответственно, несколько компаниям, которым, так сказать, „по пути“, будет проще формировать фуры или железнодорожные составы вместо того, чтобы отправлять грузы небольшими партиями», — полагает господин Бурмистров. Такой подход может, с одной стороны, уменьшить общие объемы транспортной работы и вырчку перевозчиков, с другой — поможет им же оптимизировать собственные затраты за счет сокращения холостого пробега. «На первый план выйдет уже не наличие ресурсов, например, автопарка, а умение им распорядиться наиболее оптимальным образом. В целом я бы рекомендовал логистам активнее дружить с индустриальными парками и стремиться к тому, чтобы предлагать резидентам комплексные услуги», — говорит эксперт.

По словам господина Холопова, «за редким исключением, наши парки еще не заполнены и уменьшение затрат за счет использования общей инфраструктуры происходит далеко не всегда. По большому счету парки пока не оказывают существенного влияния на изменение расходной части на логистику. Но оптимизация логистических схем — это наше будущее». По всей видимости, это будущее не за горами. По прогнозу Министерства промышленности и торговли, в ближайшие пять лет количество парков может достигнуть трехсот.

Денис Соин

Рабочие лошадки

— техника —

По части надежности «Соболь» также не разочаровал. Эксплуатируется он в очень жестких условиях: длинные трассовые перегоны на максимальной скорости (крайне нелюбимый ди-зелями режим), регулярные поездки по серьезному бездорожью, да еще участие в спортивных соревнованиях, в которых «Соболь» отнюдь не выглядит статистом: в двух ралли-спринтах удалось одержать победы в зачете полноприводных легковых автомобилей, оставая за кормой экипажи на Subaru! При всем этом за 30 тыс. км был лишь один отказ — аккумуляторной батареи. Узел был сразу же заменен по гарантии. Ну а чтобы автомобиль достойно выдерживал выпавшие на его долю испытания, он вдвое чаще положенного проходит техобслуживание и на расходниках для него не экономят (если обходиться без спорта, то такой частоты ТО не потребуетсЯ). При этом фильтры, например, закупаетсЯ только у официальных дилеров или в фирменных магазинах «ГАЗ — детали машин» — рынок уже наводнили подделки низкого качества под оригинальные детали для дизеля Cummins. Одним словом, микроавтобус «Соболь 4х4» показал себя машиной крайне полезной как в работе, так и на отдыхе.

Народный выбор

Кроме микроавтобуса «Соболь 4х4» наш корреспондент тестировал и другой отечественный автомобиль — «ГАЗон Next». В сентябре 2014 года группа ГАЗ объявила о начале серийного производства среднетоннажного грузовика нового поколения, а в декабре машина, получившая название «ГАЗон Next», была представлена журналистам для серьезного тест-драйва. Помимо базовой, «универсальной» модели сегодня покупателям доступны городская версия «ГАЗон Next City» и грузопассажирские варианты с двухрядной кабиной.

Пришедший на смену популярному семейству ГАЗ 3307/3309 автомобиль самым радикальным образом отличается от своего предшественника. Если тот брал прежде всего низкой ценой и простотой конструкции, то новинка отличается завидной, почти легкой управляемостью, хорошей эргономикой, комфортом, повышенной грузоподъемностью. Увеличенная гарантия и сокращение интервалов ТО позволили существенно снизить стоимость обслуживания. Выпуск «ГАЗона» — часть большой программы по

обновлению всей линейки продукции Горьковского автозавода. Первой, еще в 2013 году, в производство запустили новую «ГАЗель» семейства Next, для которой была разработана совершенно новая кабина. Опыт оказался удачным, и теперь этой кабиной будут комплектоваться грузовые автомобили, выпускаемые под марками «ГАЗ» и «Урал».

Кабина большая, трехместная. И тут действительно можно сидеть вдвоем. Отличия от «ГАЗели Next» небольшие, но существенные, например подресоренное сиденье водителя с шестью регулировками и развитым поясничным подпором плюс более массивный рычаг коробки передач. Появилась и такая опция, как подогрев сидений. Отдельное спасибо разработчикам за хорошую обзорность: большие лобовые и боковые стекла практически не оставляют мертвых зон, а ситуацию сзади позволяют контролировать большие двухсекционные зеркала.

Ни для кого не секрет, что газовские среднетоннажники зачастую покупают частники и используют их для поездок на плече 1 тыс. км и более. Им, а также многочисленным бригадам ремонтников понравится двухрядная версия кабины с отдельной дверью для пассажиров второго ряда. В нормальном положении сзади можно разместить еще четырех на вполне комфортабельных сиденьях с трехточечными ремнями безопасности. Вы спросите: причем здесь частники-дальнобойщики? Дело в том, что двухрядная кабина проектировалась с учетом пожеланий клиентов и спинки задних сидений складываются в полноценное спальное место, на котором можно вытянуться в полный рост: ширина кабины вполне позволяет. Потребителям же из мегаполисов адресуется версия «ГАЗон City», отличающаяся уменьшенным диаметром колес и сниженной погрузочной высотой.

Уверенный разгон грузовика полной массой 8,7 тонны обеспечивает двигатель ЯМЗ-5344. Это совсем новое поколение четырехцилиндровых ярославских дизелей Common Rail с топливной аппаратурой Bosch, адаптированное для работы на российском топливе. На «ГАЗоне» он выдает 149 л. с. и 490 Нм.

Пятиступенчатая коробка пере- дач основательно усилена и напшигована импортными комплектующими: манжеты Rubena, Simrit, подшипники Schaeffler, SKF и синхронизатор Oerlikon Graziano на второй, третьей, четвертой, пятой передачах. Нашли свое место и более

массивные шестерни. Все это обеспечивает снижение шума, повышение ресурса и минимум усилий при переключении передач. О таких приемах вождения, как двойной выжим сцепления и перегазовка, можно забыть.

Рулевая колонка регулируется по наклону, а в сочетании с шестью регулировками водительского сиденья легко подобрать оптимальную посадку. При повороте ключа зажигания отмечается неплохая звукоизоляция. Работа рулевого управления ZF без преувеличения, пожалуй, лучшая в классе. Этому способствует и новая подвеска со стабилизаторами поперечной устойчивости как спереди, так и сзади. Уверенный разгон, четкое восхождение до пятой передачи — и с 60 км/ч можно ехать как на автомате: эластичный двигатель это позволяет. Заявленная максимальная скорость — 110 км/ч. Отличная плавность хода объясняется не только новой подвеской, но и тем, что, в новом «ГАЗоне», в отличие от его конкурентов, водитель сидит не на переднем колесе, а за ним. Вождение на заснеженных, а временами и обледенелых участках трассы не доставляет дискомфорта. Стоит отметить и новые пневматические тормоза — машина замедляется вполне адекватно, даже вчерашний выпускник автошколы вряд ли ошибется с длиной тормозного пути.

В общем, можно констатировать, что машина получилась неординарная. Среднетоннажные грузовики японских и корейских производителей проигрывают новому «ГАЗону» и по комфорту, и по качеству отделки, и по ходовым характеристикам. Но самое главное — это цена и стоимость владения. И вот здесь «ГАЗон Next» торпедирует конкурентов ниже ватерлинии, заявляя цену от 1185 тыс. руб. При этом периодичность ТО выросла до 20 тыс. км, а гарантия — до трех лет или 150 тыс. км пробега. По программе утилизации скидка на эту машину составит 350 тыс. руб., что позволяет приобрести пятитонный грузовик по цене легковушки среднего класса.

В ближайшие годы иностранным производителям будет очень сложно выставить конкурентов «ГАЗону Next». Машину ждут успех и шильдик «Народная марка».

Теперь автомобили «ГАЗель Next» будут продаваться в странах Юго-Восточной Европы. Группа ГАЗ заключила дистрибуторское соглашение с восточно-европейской компанией Verano Motors о реализации автомобилей «ГАЗель Next» на террито-

рии Сербии, Черногории, Боснии и Герцеговины и Македонии. «Подписание соглашения с новым партнером является частью стратегии группы ГАЗ по расширению экспорта в страны дальнего зарубежья», — рассказывает Вадим Сорокин, президент группы ГАЗ.— В 2014 году мы начали производство и продажи автомобилей «ГАЗель Next» в Турции, получили Единый европейский сертификат, подтверждающий соответствие автомобиля всем требованиям Европейского союза. Я уверен, что потребители в Юго-Восточной Европе по достоинству оценят преимущества нашей техники, которая отличается высокой функциональностью и надежностью в сочетании с лучшей ценой в своем классе».

Созданные на основе лучших технических решений автомобили семейства Next отвечают самым современным стандартам эргономики, надежности, безопасности и комфорта. Проектирование автомобилей, выбор вариантов конструкции велись на основании тщательного изучения мнения потребителей и с использованием инженерных ресурсов ведущих мировых производителей узлов и компонентов. Сертификационные испытания «ГАЗель Next» экологического класса «Евро-5» проводились в европейской технической службе AT IDIADA (Испания), было подтверждено соответствие машин 43 требованиям безопасности, получено 113 международных сертификатов.

Испытания Олимпиадой

Крупнейший производитель автомобилей техники в России группа ГАЗ изготовила по олимпийскому контракту 739 машин всего за год. В это число входят и специально разработанная низкопольная модель для городских перевозок, и туристические автобусы большого и особо большого классов. Ни одно европейское предприятие не имеет опыта производства такого количества автобусов в столь сжатые сроки. При реализации олимпийского проекта были использованы высокотехнологичные решения, которые раньше не применялись на российском транспорте. Нет их и в автобусах иностранных производителей, которые перевозят пассажиров в России. Впервые в истории Олимпийских игр гости и спортсмены ездили на автобусах, которые соответствовали всем требованиям Международного олимпийского комитета, были оснащены системами пожаротушения, цифровыми тахографами, пандусами для маломобильных пассажиров.

Нужно сказать, что Олимпиада всегда становится испытанием для транспортной инфраструктуры и возможностью реализовать смелые технологические решения. Например, в 1980 году во время Игр в Москве советское руководство решило провести полную модернизацию автотранспорта: от автобусов до автомобилей организаций. Всего же в Олимпиаде-80 было задействовано более 10 тыс. машин, включая 5,4 тыс. автобусов. К Афинам-2004 городские власти возродили не работавшее с 1960 года трамвайное движение, в Пекине-2008 власти запустили масштабную программу оснащения городских транспортных служб электробусами, а при подготовке Лондона-2012 на городские улицы вернулись двухэтажные даблдекеры.

Готовя проведение Олимпиады в Сочи, организаторы транспортного сообщения решали множество сложных задач. Достаточно начать с того, что Игры проходили фактически в двух климатических зонах, различных настолько, что для них требовались разные машины. Поэтому была организована сеть маршрутов с пересадкой на границе кластеров.

Особенность Сочи в его рельефе: внизу узкие улочки, наверху сложные серпантины. Перед началом производства автобусы группы ГАЗ прошли испытания на городских маршрутах, после чего были внесены дополнительные изменения в конструкцию, повышающие маневренность машин. «Для работы в сложных условиях Горного кластера мы адаптировали двигатель Scania мощностью 275 лошадиных сил с большим крутящим моментом и автоматической коробку передач ZF», — рассказывает Вячеслав Орехов, директор департамента продвижения продукта «ЛиАЗ» ООО «Русские автобусы — группа ГАЗ» (компания была основным поставщиком автобусного парка для Игр).— Ходовые элементы европейского производства гарантируют безопасность и высокую эксплуатационные характеристики. Это доказали тестовые испытания, которые проходили на сложных дорогах в районе строящихся олимпийских объектов. Точнее, дорог как таковых еще не было. Это финальный элемент инфраструктуры, и к сентябрю 2013 года их просто не успели построить. Это были экстремальные заезды. Но наши «ЛиАЗы» прошли все испытания с легкостью».

Междугородные модели «Крузи» и «Вояж» получили усиленную подвеску, которую можно было регулировать по высоте для прохождения сложных мест. Кроме того, удлиннен-

ный 15-метровый автобус «Вояж L» оснастили поддуливающим третьим мостом для сокращения радиуса разворота. Все автобусы Олимпиады оснащены бортовыми компьютерами. Они проводили диагностику состояния машины перед выходом на маршрут, системы кондиционирования салона и климат-контроля для водителя, видеонаблюдения и системы безопасности, были подключены к единому диспетчерскому пункту. Для людей с ограниченными возможностями установили подъемники кассетного типа. Они пригодились во время XI Паралимпийских зимних игр. Кстати, специально для Паралимпиады низкопольные городские машины переделали прямо в спецавтопарке Сочи: убрали часть сидений и установили крепления для инвалидных колясок.

После Олимпиады все автобусы были переданы автотранспортным предприятиям Московской области и Санкт-Петербурга. Более того, уже после Олимпиады начались поставки «олимпийских» моделей по муниципальному заказу. Только за прошедший год дивизион «Автобусы» группы ГАЗ поставил в разные города 574 машины, в том числе уже в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу, который пройдет в 2018 году.

«Качество автобусов соответствует программе подготовки к ЧМ-2018 и муниципальной программе обновления автотранспорта», — отметил во время приема партии автобусов для ЧМ-2018 губернатор Ростовской области Василий Голубев.— Подготовка к чемпионату мира по футболу дает уникальную возможность обустроить города и районы области с учетом современных требований. Тот задел, который мы создадим здесь, будет служить людям на десятилетия вперед». «На основе олимпийских технологий сейчас выпускаются машины, которые к концу 2016 года обновят парк Подмосковья», — говорит директор по развитию корпоративных продаж дивизиона «Автобусы» группы ГАЗ Николай Одинцов.— Олимпиада стала для всех поставщиков автотранспорта испытанием на прочность, выработала умение оперативно преодолевать технические сложности, выполнять требования Оргкомитета, быстро реагировать на запросы Транспортной дирекции Олимпийских игр. Благодаря Играм мы смогли внедрить массу технологических новаций, которые повысили конкурентоспособность наших автобусов на рынке».

Федор Мельников