



БОЛЕЕ 50% СКЛАДСКИХ ПОМЕЩЕНИЙ СЕГОДНЯ ПУСТУЕТ. АРЕНДАТОРОВ НЕ ОСТАНАВЛИВАЮТ ДАЖЕ ШТРАФЫ ЗА ДОСРОЧНОЕ РАСТОРЖЕНИЕ ДОГОВОРОВ

правлениям (транспорт, складская логистика, таможенные услуги) в связи с падением продаж в сетевых супер- и гипермаркетах, повсеместным свертыванием программ строительства жилого сектора, а также из-за замораживания ряда региональных госпрограмм. Вторая проблема — это давление клиентов на логистических операторов в части снижения нормы доходности с переводом большинства услуг в рублевый эквивалент. Третья — отсутствие возможности финансирования разрывов своей хозяйственной деятельности. Банки не хотят финансировать предприятия в период падения спроса на их услуги из-за боязни потерять кредитные ресурсы», — говорит Владимир Елин. Еще одна проблема, добавляет он, заключается в давлении на бюджет логистических операторов арендных платежей, зафиксированных, как правило, либо в долларах, либо в евро, что дополнительно снижает рентабельность.

В результате более 50% снятых ранее площадей сегодня пустует. «Причина в том, что ожидания логистической компании по их заполнению не оправдались. Дело осложняется тем, что площади были арендованы в 2007–2008 годах. В то время рынок был на стороне арендодателя и договор аренды заключался на пике арендных ставок на долгие сроки с очень жесткими условиями по досрочному расторжению договора», — отмечает Валентин Туртия, директор департамента складской и индустриальной недвижимости Colliers International. Как отмечают игроки рынка, арендаторы будут уходить, даже несмотря на штрафы.

«До кризиса они готовы были арендовать большие площади, но сегодня их потребности сократились как минимум вдвое. Кроме того, в нынешней финансовой ситуации потенциальные арендаторы просто опасаются принимать решения об аренде склада. Во-первых, они надеются на скорое падение ставок аренды. Во-вторых, многие предприятия столкнулись с падением объемов продаж и сейчас не могут предсказать дальнейшее развитие своего бизнеса, а соответственно, и потребность в новых складских площадях», — комментирует господин Пашков. Ну и, наконец, часть потенциальных арендаторов из-за проблем на рынке кредитования просто не имеет средств на аренду.

**ВЕЧНЫЙ ВОПРОС** Проблему отсутствия свободных средств, как считают эксперты, можно решить путем уменьшения нормы прибыли девелоперов и владельцев складов, а также повышения уровня доверия. «Ключевой момент здесь скорость прохождения денег от производителя к конечному потребителю: чем выше этот показатель, тем выше уровень доверия, тем больше возможностей для маневра», — уверен Роман Исаенко, руководитель проектов Savant. С ним соглашается господин Елин. «Владельцы логистических парков могут сохранить клиента, переведя часть платежей арендаторов, в частности операционные расходы, в рубли и помесечные предоплаты вместо поквартальных. Может помочь и сокращение базовой части арендной став-

ки в пределах 10–15% от докризисной, то есть величины, предлагаемой еще в середине 2008 года на условиях triple net. Фактически это чистая арендная ставка без операционных и других дополнительных расходов», — отмечает он. Кроме того, собственники могут рассматривать предпочтения арендаторов по уменьшению площади арендуемых блоков, а также условий аренды: они должны быть готовы смягчить условия внесения страховых депозитов и сократить размер предоплаты. «Одной из антикризисных мер для многих собственников складских комплексов, которые готовы идти навстречу спросу, становится размещение на территории комплекса легкого производства. Что касается системы WMS, то к процессу ее оптимизации нужно подходить с особой осторожностью, если она уже отлажена и работает долгое время. В этом случае арендаторы к ней уже привыкли. Если говорить об оптимизации как, например, о возможности сократить операционные расходы (например, на вывоз мусора, найти более дешевые услуги подрядчиков), то уменьшение ставки операционных расходов (для класса А это около \$35) даже до \$30 может в итоге помочь арендаторам сэкономить солидную сумму», — заключает господин Пашков.

Впрочем, денежная сфера — это не единственное, на чем могут выиграть владельцы складской недвижимости. Эксперты советуют пересмотреть саму модель терминала. «Не всем нужны одинаково высокие десятиметровые потолки, спринклерные системы, видеонаблюдение и

прочие дорогие услуги, за которые вынуждены платить арендаторы. Разумно учесть и то, что сейчас на рынке чрезвычайно мала доля низкотемпературных складов и холодильников. Еще один момент, характерный для складского бизнеса, ориентированного на инвестиционные продажи, — весьма жесткие условия подписания договоров, не всегда подходящие не только российским, но и иностранным компаниям», — замечает господин Исаенко. В самих компаниях, владеющих складскими помещениями, рассказывают о своей работе над оптимизацией процессов. «В этом году в компании разработана новая система планирования объемов производства для заводов. Такой подход делает наши действия еще более организованными и позволит свести к минимуму потери, связанные с логистикой. Для России это проект, не имеющий аналогов. Система позволяет на основе прогноза продаж централизованно планировать работу всех 11 заводов «Балтики», распределять объемы производства между этими заводами таким образом, чтобы компания понесла как можно меньше расходов, связанных с производством и доставкой готовой продукции», — рассказывает Евгений Поломошнов, начальник отдела управления складами пивоваренной компании «Балтика». По данным специалистов пивоваренного холдинга, снижение транспортно-логистических расходов было достигнуто за счет использования собственного парка вагонов в течение последних нескольких лет, а также уменьшения среднего плеча доставки. ■

## ПЕРЕВАЛОЧНЫЙ ПУНКТ

В прошлом году в столице Финляндии Хельсинки за государственный счет был построен новый порт Вуосаари. Пока портовые мощности пустуют. Однако управляющие порта уверяют, что это временное явление.

Вуосаари (в переводе с финского означает «волчий остров») — прибрежный район, расположенный в получасе езды от современного Хельсинки. В середине 60-х годов прошлого века, когда он был присоединен к городу, из построек здесь были только гаражи. В конце 90-х годов здесь построили жилой район, а затем стали возводить и предприятия. Сегодня хельсинкский район Вуосаари — это практически сплошная промзона на берегу Финского залива. И пока едешь в Вуосаари, создается впечатление, что путешествуешь по какому-то бесконечному заводу. Логично, что финские власти именно на этой территории решили построить и новый порт. Правда, решение далось нелегко. Понадобилось два десятилетия, чтобы утвердить проект, а затем еще пять лет, чтобы порт построить.

Вообще в Хельсинки недостатка в портах не было. В городе всегда было несколь-

ко портов, в том числе и два промышленных, находящихся в черте Западной и Северной гаваней Финского залива, то есть практически в центре города. Один из портов — Западный — хорошо виден со смотровой площадки знаменитого белого лютеранского собора, расположенного в самом центре Хельсинки. Но совсем скоро промышленные портовые краны перестанут портить пейзаж: их переведут из города в Вуосаари, именно туда будут приходить корабли со всеми транзитными грузами. Впрочем, и порты в черте города тоже не снесут. Город будет принимать только пассажирские лайнеры, в частности из Таллина и Стокгольма, и отправлять пассажиров в эти города. После вывода промышленных грузов, контейнеров, ро-ро грузов из города в Хельсинки освободится примерно 40 га площадей. Их городские власти отдадут под жилую застройку. Все это нам рассказывает Кари Норовиита, директор нового государственного порта Вуосаари, когда мы, преодолев 15 км по загородному шоссе, выходим из машины. Мы идем в офисное здание порта. Под ногами

качественный асфальт. Не верится в то, что на этом месте годом ранее плескались волны, ведь большая часть порта построена не на земле, а на воде. Из общей площади порта в 150 га больше половины, а именно 90 га территории порта, намывные. «Работа была проделана очень большая, — размеренно и без эмоций говорит Кари, — землю возили сюда со всей округи». По окончании строительства порт станет главным экспортным портом для внешней торговли Финляндии.

Лучше всего осмотреть порт с высоты птичьего полета. Мы с господином Норовиитой поднимаемся на крышу офисного здания, в котором полным ходом идут отделочные работы. С высоты птичьего полета Вуосаари виден как на ладони. Взгляд сразу же останавливается на заливе, который плещется невдалеке. «Сюда будут приходить грузы из зарубежных стран. Мы готовы принимать сотни тысяч тонн грузов ежедневно, поскольку портовые сооружения позволяют. Общая длина причальной стенки — 3,9 км. Это два 750-метровых причала для контейнерных судов, а также

20 причалов для приема ро-ро-грузов», — говорит господин Норовиита.

Финны считают, что новый порт будет не только самым красивым, но и самым мощным портом в Северной Европе. Согласно амбициозным планам разработчиков, порт Вуосаари рассчитан на переработку около 10 млн тонн грузов в год, мощности по перевалке контейнеров составят 1 млн TEU. При этом грузы будут только упакованы в контейнеры, грузовики и трейлеры. Из-за рубежа будет приходить импорт — продукты, потребительские товары, автомобили, сырье для промышленности и комплектующие. На экспорт пойдут лесные грузы и инженерная продукция.

Пока что грузов, впрочем, не было видно. В день нашего визита в Вуосаари разгрузился только один сухогруз. И большого количества грузов в порту не наблюдалось. Пустуют места для контейнеров, отмеченные на асфальте белой краской. Мы заходим в логистический комплекс — там тоже пустые полки. «Грузов нет не по причине кризиса», — говорит господин Норовиита, — просто порт недавно открылся. К тому

же сегодня среда, а по средам у нас обычно мало грузов. Но приезжайте к нам через полгода и посмотрите, через полгода на наших складских полках не найдется места».

Готова к приему грузов и транспортная инфраструктура порта Вуосаари. От ворот порта начинается широкая в шесть полос автотрасса, которая через 3,5 км выходит на третью кольцевую автодорогу. Часть этого пути, а именно 1,5 км, лежит в тоннеле, который прорубили прямо в горе. Мы доезжаем до третьего кольца всего за 20 минут. По словам господина Норовииты, раньше дорога из Западной гавани до автотрассы занимала полтора часа. Теперь добраться до трассы можно будет по двум тоннелям: первый Labbacka — длиной 600 м и второй Savio — 13,5 км уже готовы.

Но далеко не все грузы будут перевозить по автотрассе. По соседству с портом построен железнодорожный парк из восьми путей. Из Вуосаари по железной дороге грузы будут доставлять до станции Керва. Длина пути составит 19 км, причем более 14 км поезд тоже проедет в тоннеле под скалой.

АННА ГЕРОЕВА