

Проблемы создания логистических центров на примере Московского региона

На вопросы журнала отвечает заместитель генерального директора, руководитель департамента индустриальной и складской недвижимости и земли компании Knight Frank LLC Дмитрий Герастовский.



— Дмитрий, из чего нужно исходить, определяя необходимость создания мультимодальных логистических комплексов в том или ином регионе?

— В процесс организации, строительства и эксплуатации логистического центра вовлечено множество структур, начиная от правительственных, федеральных, региональных, муниципальных и заканчивая частными инвесторами, девелоперами, логистическими операторами. Поэтому данный объект недвижимости решает широкий спектр задач.

Зарубежная практика организации логистических центров показывает, что в их строительстве коренным образом заинтересовано государство. Поэтому оно готово предоставлять землю, снабжать ее необходимой инфраструктурой, инвестировать в строительство.

Развивая широкую сеть логистических центров, государство достигает решения многих важнейших задач. Это, в частности, транспортные проблемы мегаполисов. Для эффективной работы логистических центров жизненно необходима транспортная доступность,

поэтому они располагаются вне городов, к ним организованы удобные подъезды. Таким образом, они позволяют снять напряженность городского движения за счет исключения из него крупнотоннажных фур.

Еще одна проблема — вывод промышленных и транспортных предприятий за город. Это, во-первых, повышает эффективность землепользования — ценная городская земля освобождается для нового строительства. Во-вторых, решаются экологические проблемы: снижение участия грузового транспорта в городском движении сокращает количество выбросов вредных газов CH, CO, CO₂ в атмосферу, положительно влияя на экологическую обстановку в городе.

Созданием хаба можно решить много других первостепенных задач. Укрепить, например, конкурентное преимущество страны на мировом рынке логистических услуг путем интеграции в международные транспортные коридоры. В конечном итоге, полученное преимущество может материализоваться в виде налоговых сборов за использование транзитной инфраструктуры, а также прямых иностранных инвестиций, например, в развитие железных дорог.

Положительно влияет рост числа логистических центров и на проблему занятости населения благодаря созданию значительного количества новых рабочих мест. Кроме того, решается вопрос с миграцией трудоспособного населения, которое предпочитает поиск работы ближе к месту жительства.

Необходимо также упомянуть создание и обновление дорожной инфраструктуры. Эффективность функциони-

рования хабов напрямую зависит, в частности, от развитости автодорожной и железнодорожной сети. Во многих странах компании-девелоперы логистических центров дополнительно инвестировали средства в развитие дорожной инфраструктуры. У нас же даже при создании простого складского комплекса девелопера нагружают строительством дорожных развязок и других подобных сооружений.

Наконец, имеет место сокращение издержек транспортировки. Если воспользоваться примером стран Европы, то окажется, что транспортировка грузов по железнодорожным и водным путям значительно дешевле и экологически безопаснее, нежели автотранспортом.

Не случайно в приоритете логистических операторов на первом месте стоит интермодальность, т.е. возможность смены вида транспорта при транспортировке одного и того же груза — например, контейнерные перевозки или контейнерные (перевозка автотопоездов по железным дорогам).

— Что, на ваш взгляд, стоит почерпнуть из зарубежного опыта и каких ошибок он позволит избежать?

— Анализ существующих в Европе и Соединенных Штатах логистических центров показал, что развитие данной концепции в различных странах осуществлялось по-разному. Имели место как чисто государственные проекты, так и частные, а также смешанные. Рассмотрим в этой связи три примера.

Во Франции существуют две модели — частно-государственная и частная. В какой-то мере это обусловлено отсутствием государственной программы по созданию логистических центров. Поэ-

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ОРГАНИЗАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО В ИХ СТРОИТЕЛЬСТВЕ КОРЕННЫМ ОБРАЗОМ ЗАИНТЕРЕСОВАНО ГОСУДАРСТВО.

тому инициатива создания хабов (Plates-Formes Logistiques) исходила от региональных органов власти и частных компаний. Ключевыми девелоперами выступили две компании — Sogaris и Gargon-Prologis. Из-за финансовых трудностей компания Sogaris впоследствии была частично национализирована. В итоге в логистических центрах Sogaris доля муниципальных органов составляет 80%, а остальные 20% приходятся на частные или смешанные структуры. Компания Gargon была приобретена крупным американским индустриальным девелопером Prologis и осталась в частном владении.

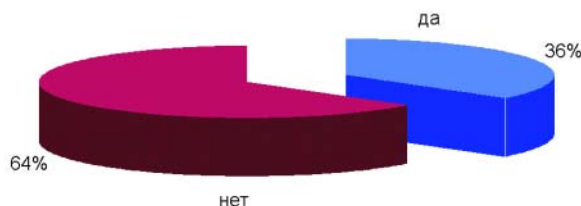
В Испании исторически существует одна модель — государственная. Все существующие центры (Centro de Transporte) созданы по этой модели. Однако это не означает, что у частных девелоперов нет возможности развивать индустриальные проекты на территории Испании. Начало создания хабов пришлось на 80-е годы XX века, когда в Испании происходило активное разгосударствление экономики и правительство принимало программу по привлечению в экономику частного капитала.

В Великобритании также существовала одна модель — частная. Развитием центров логистики в стране занималась государственная компания — Британские железные дороги (British Rails), которая была впоследствии приватизирована. Дочерняя структура British Rails — Railfreight Distribution (RFD) является основным инвестором и управляющей компанией интермодальных терминалов и железнодорожных станций в рамках логистических центров.

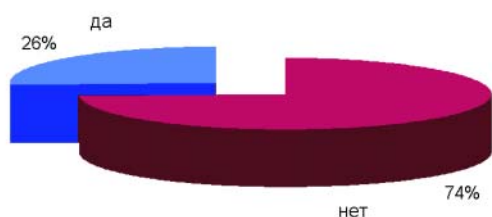
У нас в России создание складских комплексов полностью отдано в руки частного предпринимательства. Государственная программа развития до сих пор отсутствует. Невозможность навязать предпринимателю создание крупного мультимодального центра связана со значительными затратами на строительство и с длительным периодом окупаемости, так как подразумевает значительные инвестиции в инфраструктуру, потери возможных земель под застройку (автостоянки приносят маленькую прибыль).

В условиях российской действительности, когда функциональное на-

Соотношение компаний, нуждающихся в ж/д ветке к складу в Московском регионе и не нуждающихся



Соотношение компаний, нуждающихся в ж/д ветке к складу в регионах и не нуждающихся



полнение строящегося объекта выбирает застройщик, изначально отсутствуют все признаки мультимодального комплекса. На решения предпринимателя влияют исключительно запросы рынка. Из приведенных диаграмм видно, что только четверть всех компаний на российском рынке, использующих складские комплексы, нуждается в железнодорожных ветках, хотя именно эти компании, являющиеся логистическими операторами, и составляют 45 процентов спроса на складские комплексы. В регионах, опять же, только 26 процентам компаний нужна «железка» (это те же логисты), но в абсолютных цифрах потребления квадратных метров это около 80 процентов всего потребленного объема.

Контейнерные операторы тоже заинтересованы в создании сети терминалов, однако пока используют инфраструктуру РЖД. Доля контейнерных перевозок низка, к тому же сказывается

монополия РЖД (тарифы, материальная база и т.д.).

Таможенные терминалы тоже добавляются в комплекс только по особому запросу арендатора и его собственными силами.

— Дмитрий, какую роль, по-вашему, должно играть государство в развитии отечественной индустрии логистики?

— Идея централизованного развития логистической инфраструктуры у нас вроде бы подхвачена, но не в полной мере. Думаю, разработка и реализация инвестиционного проекта строительства ЦКАД, согласованная с комплексным развитием инфраструктуры на территории Московской области, окажет мощное стимулирующее воздействие на раз-

Опасности: малая востребованность мультимодальных сервисов

- Отсутствие государственных проектов
- Изначальное отсутствие всех признаков мультимодального комплекса
- Низкая доля контейнерных перевозок
- Высокие транзитные тарифы для ж/д перевозок

витие экономики Московского региона, даст импульс развитию соседних субъектов Российской Федерации.

Московская область в силу своего географического положения и исторического развития находится на перекрестке транспортных потоков. Выгодное транспортно-географическое положение региона исторически усилено радиальной конфигурацией железных и автомобильных дорог, расходящихся от центра — города Москвы. Радиальная структура коммуникации обуславливает пропуск через Москву и область значительных транзитных потоков. Поэтому от состояния и развития автотранспортной системы Московской области зависит эффективное функционирование экономики не

**В условиях российской действительности, когда функциональное на-
полнение строящегося объекта выбирает застройщик, изначально от-
сутствуют все признаки мультимодального комплекса.**

СОВРЕМЕННЫЕ СКЛАДСКИЕ КОМПЛЕКСЫ СУЩЕСТВУЮТ В РОССИИ ОТДЕЛЬНО ОТ ИНФРАСТРУКТУРЫ. НЕОБХОДИМО ИНТЕГРИРОВАННОЕ РЕШЕНИЕ, ОБЪЕДИНЯЮЩЕЕ В СЕБЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И АВТОДОРОЖНЫЕ СЕТИ, СОВРЕМЕННЫЕ СКЛАДСКИЕ И РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ ЦЕНТРЫ.

только области, но и всей европейской части России.

Вот какие задачи позволит решить проект ЦКАД.

- Разгрузка радиальных выходов из Москвы и уличной сети города от движения большегрузного и транзитного транспорта.

- Рационализация структуры грузораспределения, создание инфраструктурных условий для удовлетворения спроса на услуги логистических комплексов в Московском регионе за счет развития поперечных транспортных сообщений, а также перехвата на дальних подъездах к Москве большегрузных транспортных средств с последующей пересортировкой грузов и отправкой в иные регионы мелкими партиями.

- Создание автодорожной составляющей международных транспортных коридоров: МТК № 2 (Лондон — Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород), МТК № 9 (Хельсинки — Санкт-Петербург — Москва — Киев — Юго-Восточная Европа), МТК Север — Юг и МТК Хельсинки — Москва — Нижний Новгород, проходящих через территорию Московской области (названия транспортных коридоров приведены в соответствии с Меморандумом о взаимопонимании и сотрудничестве).

- Формирование условий комплексного развития инфраструктуры и территорий Московской, Тверской, Ярославской, Владимирской, Рязанской, Калужской, Тульской, Смоленской областей и города Москвы на основе

мультипликативного эффекта от строительства ЦКАД.

- Интенсификация социальных, хозяйственных, межрегиональных и международных связей, повышение уровня мобильности населения и субъектов рынка.

- Комплексная модернизация автодорожной и железнодорожной транспортных систем Центрального федерального округа России.

- Формирование узлов развития («точек роста») — опорных территорий роста экономики и качества жизни населения Московской области.

- Снижение себестоимости перевозок и уровня транспортных издержек для грузоотправителей.

Реализацию проекта планируется осуществлять в рамках федерального закона № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» в соответствии со схемой государственно-частного партнерства ВТО (строительство — передача — эксплуатация).

Предполагается, что часть расходов по обеспечению бюджетного софинансирования проекта возьмет на себя правительство Московской области.

Российская Федерация и Московская область будут осуществлять за счет бюджетных средств необходимый комплекс подготовительных работ по проекту, включающий в себя:

- разработку обоснования инвестиций (I этап проекта);
- разработку проектной документации (II этап проекта).



Частные инвесторы на основе конкурса на право заключения концессионного соглашения организуют:

- подготовку территории для строительства, включая планировку;
- изъятие и выкуп земельных участков (III этап проекта).

Финансирование проекта из бюджета Московской области (учитывая строительство всех участков), по оценкам независимых экспертов, распределится следующим образом:

- стоимость изъятия земель поселений и земель сельскохозяйственного назначения превысит 6 млрд. рублей в 2008–2009 годах;

- финансирование строительства в 2009–2012 годах предусматривается в размере до 20 млрд. рублей.

— Не могли бы вы в качестве вывода оценить соотношение преимуществ и рисков при создании мультимодальных логистических комплексов в настоящее время и в перспективе?

— Отвечая на предыдущие вопросы, я уже останавливался на возможных выгодах и рисках развития региональных логистических центров. Хочу лишь добавить, что современные складские комплексы существуют в России отдельно от инфраструктуры. Это нонсенс. Необходимо интегрированное решение, объединяющее в себе железнодорожные и автодорожные сети, современные складские и распределительные центры.

На данный момент существуют логистические парки, построенные стихийно, там, где сам рынок диктовал на них спрос. Они сконцентрированы преимущественно вблизи международных аэропортов, вблизи автотрасс. Девелоперы таких комплексов не задавались целью создать логистический центр как таковой — со всеми его атрибутами, описанными ранее, а стремились утолить рыночный голод на современные склады класса «А». Но и сейчас даже во время строительства девелопер не знает, кто же будет конечным арендатором склада, а следовательно, не может четко вписать комплекс в определение «логистический центр». Будет ли там таможня, будут ли использоваться подъездные пути — на эти и многие другие вопросы при планировании комплекса нет ответов. Разумеется, последствия не заставят себя ждать.

Что касается Московского региона, то введение ЦКАД в эксплуатацию, возможно, и даст импульс для развития концепции логистических центров, но не решит остальных проблем.