

Продукты информационного агентства "INFOLine" были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство "INFOLine" было принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира "ESOMAR". В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства "INFOLine" сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует нашим клиентам получение качественного продукта и постпродажного обслуживания.



Крупнейшая информационная база данных мира включает продукты продуктов агентства "INFOLine". Компания "Lexis-Nexis" с 1973 года интегрирует информацию от 9000 СМИ всего мира, в рамках работы по мониторингу данных о России и странах СНГ сбор информации осуществляет с помощью продуктов агентства "INFOLine".



Информационное агентство "INFOLine" имеет свидетельство о регистрации средства массовой информации ИА № ФС 77 – 37500.

База событий

Логистическая и складская деятельность

2011-2014

Демонстрационная версия





Содержание выпуска

Общие новости отрасли	4
Таможенники проводят проверки на складах электроники по всей России.	4
Портал HUBprom подводит итоги работы складского сегмента за период январь-июль 2014. "HUBPROM". 8 августа 2014.....	4
Антисанкции.....	9
Власти Калининградской области согласовали с калининградскими сетевиками и поставщиками взаимодействие в условиях ограничения на ввоз продовольственных товаров.	9
Как поймать рыбу в мутной воде. "Эксперт". 9 августа 2014	9
В свете санкций. Южноуральский транспортно-логистический комплекс готовится принимать продукты питания из Китая.	12
Издержки рынка логистики будут зависеть от поведения правительства - JLL.....	13
Перевозчики с запрещённым грузом уже терпят огромные убытки в российских портах.	14
Перевозчики, доставляющие груз из Европы, вынуждены разворачивать фуры.	14
Склады класса "А" после ввода эмбарго будут менее востребованы.	14
Продуктовое эмбарго российской столицы: побочные эффекты.	15
У перевозчиков пока одни вопросы, но переходный период им точно нужен.	16
Как перестроится логистика импортных товаропотоков. "Вести ФМ". 7 августа 2014	16
Омичи выиграют от эмбарго на ввоз импортных продуктов. "Российская газета". 8 августа 2014.....	17
"Добролет" был выбран в качестве своеобразного сигнала для всей транспортной отрасли. "ИА РЖД-Партнер.ру". 11 августа 2014.....	18
Глава "Совтрансавто": автоперевозчики опасаются пауз из-за санкций. "Logistic.ru". 12 августа 2014	18
Подмороженные поставки. "Ведомости". 12 августа 2014.....	19
Международное сотрудничество.....	21
Губернатор Олег Бетин рассказал об итогах рабочего визита делегации Тамбовской области в Республику Беларусь.	21
Омская область и Урумчи (КНР) договорились развивать сотрудничество в сфере сельского хозяйства, промышленного комплекса и логистики.	21
Приморский край станет транспортно-логистической площадкой для поставок продукции из КНР и других стран Азии в западные регионы России.	22
Индийский регион и Ближний Восток начали дружить с Крымом контейнерами.	23
Руководители транспортных ведомств прикаспийских стран обсудили в Астрахани вопросы развития логистики.	23
Китай заинтересовался перспективами сбора грузовиков в Костроме.	24
Новости логистических операторов.....	25
"Почте России" прописали сокращения. "КоммерсантЪ". 8 августа 2014.....	25
Почта запустила поезд. "Ведомости". 8 августа 2014.....	26
"ТРАНСЛОДЖИКС": Поддержка инициатив Санкт-Петербургского регионального отделения "Деловая Россия".	26
Крупнейший грузоперевозчик "ПЭК" открыл филиал в Пскове.	26
"РЖД Логистика" активно развивает сервис по доставке частных легковых автомобилей по Северной железной дороге.	27
ОАО "РЖД" и Почта России запустили регулярное железнодорожное почтовое сообщение.	27
Точно в срок. "Призыв". 12 августа 2014.....	28
Строительство логистических комплексов	29
Столичная компания НТС "Градиент" выкупила имущественный комплекс разорившейся ООО "Логопарк-Прикамье".	29
Павел Гурьянов: В Оренбурге запустят логистический центр овощной продукции.	29
На месте сызранской птицефабрики может появиться логистический комплекс.	29
В Челябинске предлагают создать кластер оптовой торговли.	30
Правительство России распределило ряд субсидий в сфере растениеводства и животноводства.	30
Складской комплекс на 447 тыс кв м строится в Дмитровском районе Подмосковья.	30
Приморье делает ставку на собственный урожай. "Золотой Рог". 6 августа 2014.....	31
Склады для малого бизнеса. "Ведомости". 7 августа 2014.....	32
Логистическая уловка. "Новые Известия". 12 августа 2014	33
Открытие логистических комплексов.....	35
В Новосибирске открылся складской терминал — холодильник нового поколения.....	35
Новости компаний	37
Инкогнито на складе. "Недвижимость и строительство Петербурга". 11 августа 2014	37
"Техноавиа" внедряет новую систему управления складскими запасами.	37
"А Плюс Девелопмент" построит в Шушарах склад для Norbert Dentressangle Logistics (Санкт-Петербург).	37
Логистические центры на воде могут понадобиться и российскому бизнесу.	37
Распределитель "Магнита" в Тюменской области будет запущен к сентябрю 2015г - власти.	38
Финская Nor-Maali Oy рассматривает возможность размещения производства в ОЭЗ "Моглино".	38
Лабораторно-складской комплекс на 2,5 тыс кв м могут возвести в Москве.	39



Компания CRBE закрыла крупную сделку на рынке складской недвижимости в Санкт-Петербурге.....	39
Новости складских комплексов.....	41
ВЭБ подыщет нового хозяина для "Биек Тау". "БИЗНЕС Online". 12 августа 2014	41
Региональные новости.....	44
Выход из сонной стагнации. "Деловой Петербург". 8 августа 2014	44
На Юго-Востоке Московской области построено рекордное количество складов.....	44
Складам не хватает персонала. "Retail.Ru". 6 августа 2014	45
Уральские логисты ратуют за пересмотр "Стратегии развития транспорта РФ до 2030 года" в пользу железных дорог.....	46
Зарубежные новости	48
Cosco (Китай) запустила сервис холодильных перевозок "Cool Treatment"	48
В Кыргызстане появится сеть складов для длительного хранения сельхозпродукции.....	48
Компания "Instar Logistics" получила рейтинг кредитоспособности от международной компании D&B.	48
Казахстан планирует строительство складов на побережье Персидского залива и Тихого океана.	48



Общие новости отрасли

Таможенники проводят проверки на складах электроники по всей России.

Российские таможенники проводят серию мероприятий по выявлению и пресечению незаконного ввоза электроники и компьютерной техники иностранного производства, сообщает пресс-служба Федеральной таможенной службы.

Мероприятия проводятся в Дальневосточном, Сибирском, Приволжском, Уральском, Центральном и Южном федеральных округах и продлятся до конца сентября 2014 года.

Проверки были организованы главным управлением таможенного контроля после выпуска товаров ФТС России при взаимодействии с Главным управлением по борьбе с контрабандой ФТС.

"В проведении проверочных мероприятий задействованы подразделения таможенного контроля после выпуска товаров и оперативно-разыскные подразделения Иркутской, Екатеринбургской, Московской областной, Владимирской, Тульской, Татарстанской, Самарской, Новосибирской, Хабаровской, Ростовской таможен", — говорится в сообщении пресс-службы.

Проверка ФТС внеплановая, ее итоги будут в конце сентября, рассказала РБК представитель ФТС Лариса Ледовских. Она отказалась назвать причину проверок, но упомянула, что на эту тему были соответствующие запросы. От других комментариев она отказалась.

В ходе проведения досмотров в складах обнаружено более 2,2 млн единиц электроники и компьютерной техники, "подлежащей проверке на легальность ее ввоза в Российскую Федерацию".

"Комплексные мероприятия проводятся в целях пресечения каналов нелегального ввоза товаров, выявления схем уклонения от уплаты в бюджет таможенных и налоговых платежей, а также защиты интересов российских потребителей", — заявил представитель ФТС.

Сотрудники ФТС проверяют электронику из-за подозрений в "недостоверном декларировании и недекларировании", сказал РБК представитель службы. По его словам, часть товаров на складах, которые сейчас проверяет ФТС, предназначена для продажи через интернет.

В июле РБК сообщал, что россияне лишились возможности заказывать в интернете смартфоны, планшеты и ноутбуки, не сертифицированные для продажи в России.

Ульяновская таможня завела административное дело против 25-летнего жителя Ульяновска Евгения Яруткина, купившего в немецком интернет-магазине смартфон Motorola Moto G. Дело было возбуждено по статье 16.3 Кодекса об административных правонарушениях (несоблюдение запретов и (или) ограничений на ввоз товаров). Согласно КоАП, Яруткину грозит административный штраф в 1,5-2,5 тыс. руб. В computeruniverse.net телефон Moto G стоит €171 (почти 8 тыс. руб.).

Яруткин заказал Moto G на computeruniverse.net 15 мая, а об административном правонарушении узнал 8 июля. Он уже побывал в ульяновском отделении Федеральной службы безопасности — там ему "пообещали помочь". Через несколько дней сотрудник ФСБ сообщил Яруткину по телефону, что получить свой смартфон он не сможет, и на будущее посоветовал просить интернет-магазины не указывать в документах точное название модели, а писать просто "мобильный телефон" или "сотовый телефон".

Любой смартфон или ноутбук является, по сути, шифровальным средством, объясняет специалист по информационной безопасности Cisco Алексей Лукацкий. По российским законам эти средства требуют специального оформления для ввоза и вывоза с территории Таможенного союза, в который входит Россия, — соответствующие поправки вступили в силу в августе 2012 года. Теперь ФСБ перед началом продаж любого такого устройства должна провести специальную проверку и выдать нотификацию, пояснил эксперт.

Проблемы с законом из-за устройств без нотификации ФСБ могут быть и у тех, кто не заказывал их в интернет-магазинах. По словам Лукацкого и адвоката Московской коллегии адвокатов "ЮрСити" Виталия Шакина, на границе могут оштрафовать любого владельца несертифицированного смартфона, даже если он был приобретен ранее, если он не был задекларирован при прохождении таможни. Штраф может составить более половины цены устройства согласно статье 16.2 КоАП (недекларирование либо недостоверное декларирование товаров).

Проверка ФТС проходит на фоне "санкционной войны" России и Запада. Правительство России 7 августа ввело запрет на импорт ряда иностранных продуктов (сроком на один год). Премьер-министр Дмитрий Медведев заявил, что российские власти готовы ввести "защитные меры" в авиастроении, судостроении, автомобильной промышленности и других отраслях. (РосБизнесКонсалтинг 11.08.14)

Портал Hubprom подводит итоги работы складского сегмента за период январь-июль 2014. "HUBPROM". 8 августа 2014

Начало 2014 года было ознаменовано рекордными планами девелоперов складского сегмента коммерческой недвижимости в Российской Федерации, которые декларировали планы по вводу в эксплуатацию в 2014 году рекордного объема предложения в 1,7 млн кв.м.



Участники рынка, потенциальные арендаторы, напуганные событиями на Украине и санкциями, вынуждены были переосмыслить стратегии развития компаний и подобрать более выгодное время сделки с учетом сложившихся внешних политических факторов. Часть потенциальных арендаторов предпочли переждать неспокойное время, и, возможно, проявят себя позднее в форме «отложенного спроса». Это повлияло на планы складских девелоперов, которые постоянно пересматривают объем вводимых площадей в сторону их сокращения.

С учетом изменения макроэкономических факторов в стране, в результате снижения объема сделок на складском рынке следует предположить, что совокупный спрос по итогам года не сможет преодолеть планку в 1 млн кв.м. Этому также способствуют сокращение возможностей использования кредитных ресурсов для строительства, а также высокая вероятность разбалансировки спроса-предложения складского сегмента. Несмотря на негативные настроения, строительная активность близка к историческому максимуму. Причиной этого парадокса является девелоперский цикл, который в нашей стране находится в противофазе с экономическими тенденциями. Вероятность переноса сроков сдачи многих объектов на следующий год постоянно растет.

Во II квартале 2014 года куплено и арендовано 300 тыс. кв. м против 480 тыс. кв. м годом ранее (во II кв. 2014 года было куплено и арендовано 196 тыс. кв. м). Доля сделок по покупке составила 5% от общего объема поглощения. В первом полугодии 2014 г. суммарный объем инвестиций в коммерческую недвижимость России составил, по информации компании Cushman&Wakefield, 2,4 млрд долл. США (273 млн долл. США во II кв. 2014 г., что более чем в 4 раза меньше, чем за аналогичный период прошлого года).

Объем иностранных инвестиций в первом полугодии составил 286 млн долл. США (12% от общего объема). Объем вакантных площадей вырос с 1.5-2% в начале года до 4% к июлю и имеет тенденцию к дальнейшему росту. При этом в некоторых субрынках Московского региона сохраняется дефицит складских площадей.

Мы предполагаем сохранение тенденции в III кв. 2014 г. из-за негативных ожиданий и продолжения действия санкций.

Тенденция сокращения спроса на складскую недвижимость сохраняется

Начало 2014 года было ознаменовано рекордными планами девелоперов складского сегмента коммерческой недвижимости в Российской Федерации, которые декларировали планы по вводу в эксплуатацию в 2014 году рекордного объема предложения в 1,7 млн кв.м.

Участники рынка, потенциальные арендаторы, напуганные событиями на Украине и санкциями, вынуждены были переосмыслить стратегии развития компаний и подобрать более выгодное время сделки с учетом сложившихся внешних политических факторов. Часть потенциальных арендаторов предпочли переждать неспокойное время, и, возможно, проявят себя позднее в форме «отложенного спроса». Это повлияло на планы складских девелоперов, которые постоянно пересматривают объем вводимых площадей в сторону их сокращения.

С учетом изменения макроэкономических факторов в стране, в результате снижения объема сделок на складском рынке следует предположить, что совокупный спрос по итогам года не сможет преодолеть планку в 1 млн кв.м. Этому также способствуют сокращение возможностей использования кредитных ресурсов для строительства, а также высокая вероятность разбалансировки спроса-предложения складского сегмента. Несмотря на негативные настроения, строительная активность сохраняется высокой. Причиной этого парадокса является девелоперский цикл, который в нашей стране находится в противофазе с экономическими тенденциями. Вероятность переноса сроков сдачи многих объектов на следующий год постоянно растет.

Во II квартале 2014 года куплено и арендовано 300 тыс. кв. м против 480 тыс. кв. м годом ранее (во II кв. 2014 года было куплено и арендовано 196 тыс. кв. м). Доля сделок по покупке составила 5% от общего объема поглощения. В первом полугодии 2014 г. суммарный объем инвестиций в коммерческую недвижимость России составил, по информации компании Cushman&Wakefield, 2,4 млрд долл. США (273 млн долл. США во II кв. 2014 г., что более чем в 4 раза меньше, чем за аналогичный период прошлого года).

Объем иностранных инвестиций в первом полугодии составил 286 млн долл. США (12% от общего объема). Объем вакантных площадей вырос с 1.5-2% в начале года до 4% к июлю и имеет тенденцию к дальнейшему росту. При этом на некоторых субрынках Московского региона сохраняется дефицит складских площадей.

Мы предполагаем сохранение тенденции в III кв. 2014 г. из-за негативных ожиданий и продолжения действия санкций.

Предложение в Московском регионе

В Московском регионе строительная активность продолжает оставаться высокой. В I полугодии было введено в эксплуатацию 637 тыс. кв. м (2 квартал – 328 тыс.кв.м.) качественных складских площадей, что является абсолютным рекордом для рынка. Однако объем сделок за первое полугодие сократился на 25-35% по сравнению со средними показателями 2008-2013 гг. Средний размер сделки во II кв., по сравнению с началом года, вырос и составил 10,5-11,5 тыс. кв. м (по итогам 2013 года средний размер сделки составлял 18 тыс. кв. м). В 2014 спрос формируется в основном за счет компаний сегмента розничной торговли (30% сделок 1-ого полугодия).

Средние ставки аренды в складских проектах класса А во II квартале 2014 года изменились, их разброс увеличился и составил \$120 - \$135 за кв. м в год при расчете «триплнет». Наименьшие ставки аренды наблюдаются по двум направлениям – Ленинградскому и Рязанскому.



В 2014 предложение увеличится более, чем на 1 млн. кв. м, из них больше всего на Ленинградском (более 300 тыс. кв. м), Новорязанском (более 300 тыс. кв. м) и Горьковском (более 200 тыс. кв. м) шоссе.

Объекты складского сегмента, введенные в эксплуатацию в 1 квартале 2014 года

Наименование/девелопер	адрес	площадь
Производственно-складской комплекс «Современные складские технологии» («Технопром Бритово»)	Раменский район Московской области, вблизи д. Бритово.	80 000
Индустриальный парк «РНК-Север»	27 км от МКАД по Рогачевскому шоссе	55 300
Производственно-складской комплекс «Строительный Альянс»	28 км от МКАД, Симферопольского шоссе и ММК	17 000
Холодильно- складской комплекс MX-LOGISTIC	г. Москва, промзона Курьяново, Проектируемый проезд 4386, корпус 8	12 800

Объекты складского сегмента, введенные в эксплуатацию во 2 квартале 2014 года



Наименование/девелопер	адрес	площадь
Логистический парк «Дмитров» (здание В) Ghelamco	Дмитровское шоссе, 30 км от МКАД	75 500
Производственно-складской комплекс «Инфрастрой Быково» (корпус Л)	Раменский район, пос. Быково	61 424
Складское здание «Томилино К-43» GHP Group	6 км от МКАД, между Новорязанским и Старорязанским шоссе	49 500
Индустриальный парк «Орудьево» FM Logistic-МИЦ	Московская область, Дмитровский район, д. Ивашево	42 000
Складской комплекс «Атлант- Металлопласт»	Ногинский район, гп. Обухово, Кудиновское ш., 4	39 000
Логистический парк «PNK-Чехов 2»	вблизи г. Чехова, 49 км от МКАД	30 300
Логистический парк «Покров» «Лого Групп»	Симферопольское шоссе, с/п Стрелковское, с. Покров	23 000
Производственно-складской комплекс «Шереметьево» «Стройбизнесгрупп»	Московская обл., г. Лобня	11 300
Терминал «Сити-Бокс»	г. Москва, Варшавское ш., 125 стр. 18.	4 800
Складской комплекс «Голицыно»	Московская обл., г. Голицыно (25 км по Минскому шоссе)	2 660

Предложение в других регионах

Предложение увеличилось за первое полугодие на 261 тыс. кв. м, больше было только в 2008 и 2009 гг. Объем поглощения в первом полугодии составил 225 тыс. кв. м складских помещений, что почти в 1,5-2 раза больше



средних показателей 2008-2013 гг. При этом отмечается снижение запрашиваемых арендных ставок. Из них 78 тыс. кв. м складских площадей класса А построено в Калуге, 61 тыс. кв. м в Новосибирске. По заявлениям девелоперов, в течение 2014 года в регионах может быть построено более 660 тыс. кв. м новых складов.

Вне Московского региона в 1 кв. 2014 года было заключено сделок более чем на 100 тыс. кв. м, что является больше средних показателей 2008-2013 гг. Средний размер сделки во 2 квартале вырос на 50% и составил 14-15 тыс. кв. м. Доля сделок по покупке составила 42% от общего объема поглощения. Наиболее активными на рынке были компании сегмента розничной торговли (61,5% сделок 1-ого полугодия).

Вне Московского региона в первом полугодии, в целом, ставки аренды с конца 2013 года снизились. (HUBPROM 08.08.14)



Антисанкции

Власти Калининградской области согласовали с калининградскими сетевиками и поставщиками взаимодействие в условиях ограничения на ввоз продовольственных товаров.

В Калининградской области создана оперативная рабочая группа по мониторингу ситуации на продовольственном и потребительском рынках в связи с запретом на поставку в Россию отдельных видов продуктов из ряда стран.

Губернатор области Николай Цуканов определил руководителем группы заместителя председателя регионального правительства Константина Суслова.

Об этом сообщил министр по промышленной политике, развитию предпринимательства и торговли региона Дмитрий Чемакин.

Рабочая группа создана с целью исполнения на территории региона указа Президента РФ №560 "О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности РФ". По словам министра, в ежедневном режиме осуществляется мониторинг цен, состояния рынка сельхозпродукции, сырья и продовольствия, чтобы не допустить существенного роста цен на продовольственные товары, обеспечить их необходимый ассортимент.

Дмитрий Чемакин сообщил, что вопросы обеспечения стабильности на потребительском рынке области обсуждались в пятницу, 8 августа, с директорами крупнейших торговых сетей региона и компаний – поставщиков продовольственных товаров. Участники совещания особо отметили недавние заявления Министерства сельского хозяйства России в отношении Калининградской области и выразили благодарность главе федерального министерства Николаю Федорову за особое внимание к региону в связи с запретом на импорт отдельных видов продовольствия.

"Определен перечень продукции, которая в ближайшее время может быть подвергнута наибольшему росту цен и возможному уменьшению ассортимента. Сформирован региональный заказ на альтернативные поставки из других регионов России и зарубежных государств, прежде всего, ближайшей к эксклавной Калининградской области Республике Беларусь. В целом, мы понимаем, какие продовольственные позиции, в каком объеме и где может закупить Калининградская область", - сообщил Дмитрий Чемакин.

По его словам, особое внимание власти региона намерены уделить снижению административного давления на бизнес в условиях перестройки потребительской сети региона на новых поставщиков и новые товары.

"В связи с поставками новой продукции ожидаются проверки, неизбежны вопросы сертификации, ветеринарного, таможенного контроля. Где возможно, будем максимально снижать давление, упрощать администрирование. С таможенными и ветеринарными службами согласовываются меры по взаимодействию при осуществлении поставок с новых для региона рынков", - сообщил министр.

Кроме того, в ходе совещания в правительстве области обсуждены вопросы поставок, которые попали под запрет, но по факту уже оплачены и направляются в Калининградскую область к производителям или в торговые сети.

"Будем разбираться в каждой такой ситуации отдельно и принимать все возможные меры по завершению поставки, действуя в рамках Указа Президента", - отметил Дмитрий Чемакин.

Оперативность реакцию региональных властей в ситуации с запретом импорта продовольствия положительно оценил директор компании "Фито-Депо" Александр Иванов. Его бизнес связан с поставками овощей и фруктов по Калининградской области. "Правительство области хорошо понимает проблему и оперативно принимает необходимые действия. Губернатор Николай Цуканов задействовал ресурсы федерального центра, чтобы выгадать определенные козыри для региона. Шаг на опережение – его переговоры с руководством Республики Беларусь, представителей которых мы ждем в ближайшее время. Был запрос к бизнесу: чем может помочь правительство. Отдельно отмечу усилия, предпринимаемые властями для ускорения прохождения машин на таможенных постах. Часть из них уже находится в дороге в Калининградскую область с закупленными товарами, либо стоит в ожидании, попав под запрет. Наконец, это поставки, которые пойдут по новым логистическим путям и потребуют оформления сертификатов и других документов. Власти региона готовы помочь в этом вопросе, отработать проверку документов в максимально ускоренном режиме", - заявил бизнесмен.

Он сообщил, что в ближайшие дни представит предложения в правительство области вопросы, по которым требуется поддержка властей. "Уже к понедельнику мы постараемся представить в правительство свои предложения и вопросы, по которым нам необходима помощь. Наша область замкнутая и с одной стороны, объем рынка не очень большой, но с другой, он очень ограничен по возможностям принятия решений. Надеюсь, что совместными усилиями участников рынка и правительства региона удастся принять меры, чтобы сохранить в Калининградской области необходимый ассортимент продовольственных товаров на прилавках", - отметил Александр Иванов. (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 08.08.14)

Как поймать рыбу в мутной воде. "Эксперт". 9 августа 2014

Российские импортеры морепродуктов наиболее болезненно переживают запрет на поставку в Россию продовольствия из стран Евросоюза, США, Канады и Норвегии, откуда поставлялось рыбы больше, чем с



Дальнего Востока. Бизнес готов перенаправить экспорт внутрь страны, но при условии снижения железнодорожных тарифов и если правительство сможет подсказать, где именно образуется дефицит. Пока не известно, как долго продлятся санкции, никто не рискует вкладывать средства и в расширение мощностей внутренней аквакультуры.

В день объявления о введении продуктовых санкций, 7 августа, Ассоциация производственных и торговых предприятий рыбного рынка (Рыбная ассоциация) обратилась в правительство с просьбой ввести переходный период для российских импортеров европейской и американской рыбы.

Рыбная ассоциация объединяет более 20 компаний, лидирующих в области импорта, переработки и реализации рыбы и морепродуктов. На долю этих компаний приходится около 70% всей импортируемой в Россию рыбной продукции, а значит, вместе с ними стресс переживут и розничные сети.

В открытом письме Рыбной ассоциации правительству говорится, что после того как Федеральная таможенная служба прекратит пропускать грузы, уже принадлежащие российским компаниям, некоторые отечественные импортеры и производители могут оказаться банкротами.

"Уже с сегодняшнего дня таможня перестала пропускать рыбу из Норвегии и стран Евросоюза, - сообщил "Эксперт Online" Виталий Корнев, президент Ассоциации производственных и торговых предприятий рыбного рынка. - Но, судя по жесткости принятого решения, переходного периода не будет. В итоге сейчас суда с закупленной в той же Норвегии рыбой не могут зайти в российские порты, а назад норвежцы ее не примут по понятным причинам. И куда ее девать, теперь не ясно. Ущерб только от потери загруженной на днях продукции можно оценить в несколько миллионов долларов. Прибавьте долгосрочные потери от контрактов с США, компании которых работают по предоплате и не вернут ее российским компаниям".

Потери компаний Рыбной ассоциации могут составить от 1,5 до 3 млрд долларов до конца года из-за расторгнутых ввиду санкций контрактов. Сейчас все российские компании-импортеры заняты минимизацией рисков. А проще говоря – их менеджеры бегают как ошпаренные, думая, как избежать прямых убытков от потери контрактов с прежними поставщиками и как скорее заключить контракты с другими, не попав в том числе под "пресс" правоохранительных органов. В частности, участники рынка не исключают, что родные силовики приравняют предоплату компаниям США (которые работают только так и деньги, конечно, не вернут) незаконным выводом средств за рубеж. Возможно, эти и многие другие опасения окажутся недоразумением, но и такой подвох предприниматели не сбрасывают со счетов. Некоторые, как сообщил источник в одной из компаний-импортеров, пошли на другие крайние меры и под угрозой арбитража отказались платить тем же норвежским поставщикам за уже отгруженную рыбу, чтобы избежать банкротства в ближайшее время. При этом большинству импортеров рыбы из "санкционных" стран придется сократить штаты от 10 до 50% персонала.

Охлажденная рыба станет дефицитом

Власти рыбохозяйственной отрасли преисполнены оптимизмом и уверены, что отечественные компании только выиграют от импортозамещения.

"Мы экспортируем больше, чем импортируем, никаких сомнений нет, что мы сможем заместить рынок собственной рыбной продукцией, - заявил Илья Шестаков, замминистра сельского хозяйства и продовольствия, руководитель Росрыболовства. - Главное, чтобы эта продукция была востребована. Может быть, экологически чистый, настоящий лосось будет немного дороже рыбы, искусственно выращенной в Норвегии. Уверен, что в таком случае российский рынок откроется для нашей продукции, что положительным образом отразится на всей рыбохозяйственной отрасли. Океаническая рыба гораздо лучше аквакультуры. Следует учитывать и тот факт, что мы экспортируем гораздо больше, чем импортируем. Поэтому в случае необходимости, мы вполне сможем насытить внутренний рынок собственной продукцией".

По его данным, в прошлом году с Дальнего Востока было отправлено в центральную Россию 300 вагонов свежей рыбы, в этом ожидается почти в шесть раз больше. Большие надежды возлагают на транспортно-логистический центр "Сухой порт", который сможет обрабатывать до трех тысяч контейнеров в сутки, а скорость доставки в Москву благодаря ему должна увеличиться в пять раз (впрочем, за счет чего, не сообщается).

В целом в прошлом году, по данным Росрыболовства, экспорт рыбы из России составил более 1,5 млн тон морепродуктов (включая ракообразных и моллюсков), а их импорт – около 885 тысяч тон. Импортерам "подрезали плавники" буквально на подъеме. За девять месяцев прошлого года импорт мороженой семги и форели вырос почти в 2 раза – до 71,1 тысячи тонн, сельди – на 13,2%, до 101,6 тысячи тонн, скумбрии – на 22,1%, до 97,8 тысячи тонн. Ввоз морского окуня увеличился в 2,1 раза и составил 6 тысяч тонн, а мойвы – на 30,2%. Рос также импорт креветок и моллюсков.

"Отчасти мы сможем заместить норвежскую рыбу на чилийскую, но она не охлажденная, а мороженная и обходится дороже норвежской, - говорит Валерий Корнев. - Нам трудно разделить оптимизм дальневосточных властей, которые говорят, что вполне смогут компенсировать потери за счет поставок из своих регионов. Увеличить вылов резко невозможно, переключиться с экспорта на поставки внутри страны будет непросто. Хотя по цене та же дальневосточная мороженная горбуша с учетом стоимости доставки сопоставима с охлажденной из Норвегии, которую после моря доставляют грузовиками в Москву. Но она хуже по качеству. А по сельди мы ожидаем двойного увеличения цены. Россия вылавливаемую на Дальнем Востоке тихоокеанскую сельдь продает за рубеж, а



закупает атлантическую (у нас ее больше ценят по вкусовым качествам). Если мы сейчас вместо атлантической начнем везти в центр России тихоокеанскую по железной дороге, то эта сельдь, на которую и без того невелик спрос, окажется дорогой. Кроме того, возникнет дефицит вагонов-рефрижераторов".

Потери рыбного рынка России от прекращения поставок из Евросоюза будут болезненны в силу сложившейся структуры импорта. Традиционно первыми по объемам ввоза рыбы и прочей морской снеди являются норвежские импортеры. В 2013 году они поставили в Россию 284,97 тысяч тонн морепродуктов (из них почти половина мороженой и меньше – охлажденной). Объем норвежского импорта в РФ значительно больше, чем из всех остальных стран вместе взятых. Из 140 тысяч тонн всей свежей и охлажденной рыбопродукции, импортированной в Россию в 2013 году, почти 88% пришлось на Норвегию. Отсюда к нам поступают в первую очередь охлажденные семга и форель, мороженые сельдь, мойва и прочее.

На втором месте по объемам импорта рыбопродуктов – Исландия (93,3 тысячи тонн в прошлом году). Впрочем, в постановлении правительства от 7 августа Исландия не значится в списке запретных для закупки продовольствия стран (что удивительно, поскольку она подключилась 1 августа к странам ЕС, введшим секторальные санкции против России). Если Исландию включают в "санкционный" список, получится, что Россия откажется от генеральных поставщиков охлажденного лосося и прочей рыбы.

"Санкционные" Канада, Эстония, Великобритания, США, Ирландия, Фарерские острова, Дания и Финляндия добавляют российскому импорту около 230 тысяч тонн рыбы. Итого в общей сложности "запретный" ныне импорт может составить более 600 тысяч тонн против 170 тысяч легального из Китая, Чили, Вьетнама, Перу и Марокко (в порядке убывания по объемам). Остальные страны поставляют менее 10 тысяч тонн в год и на статистику особого влияния не оказывают.

То есть полноценного замещения "санкционного" импорта может не получиться.

Рыбоводы не рискуют наращивать мощности

Вследствие падения импорта северо-западного лосося, казалось бы, хорошие времена должны настать у отечественных производителей той же аквакультуры.

"Уже сейчас рыбоводческие хозяйства аквакультуры Ленинградской области и Карелии повысили цены на 10-15%, - пояснил "Эксперт Online" Владимир Петрушин, президент Федерального союза рыболовных хозяйств. – Хотя ранее придерживались цены на уровне норвежских. Думаю, спекулятивные настроения будут продолжаться".

Но и эти хозяйства оказались в затруднительной ситуации. С одной стороны, премьер-министр Дмитрий Медведев пригрозил ответственностью всем, кто будет "спекулировать на ситуации". С другой стороны, хозяйствам было бы как никогда кстати воспользоваться дополнительной прибылью для развития своих производств на фоне активной пропаганды правительством импортозамещения. Однако эксперты сомневаются, что дополнительно извлеченную прибыль есть смысл направлять на расширение мощностей. Рыбоводческие хозяйства на это пока не решаются.

"Вчера говорил со многими участниками нашего союза, и никто не выразил готовность вкладывать в расширение производства, - говорит Владимир Петрушин. – Предприниматели не отваживаются принимать стратегических решений в ситуации неопределенности. Допустим, сейчас спрос вырастет до конца года в три раза на продукцию отечественных рыбоводческих хозяйств. Кто-то, возможно, рискнет вложить средства в расширение производства, закупит корма, дополнительное оборудование. А вскоре санкции вновь снимут – и что потом делать, когда вернется дешевая норвежская рыба?! Цикл производства поголовья занимает более двух лет. А если санкции не продлятся и полгода?"

Больше квот не выловить

Участники рыбной отрасли и в самом деле с надеждой смотрят на Дальний Восток. Но здесь в прошлом году общий вылов водных биоресурсов составил 2,7 млн тонн, что на 62 тысячи тонн ниже уровня прежнего года. В то же время на Северном бассейне рыбаки добыли 594,3 тысячи тонн, что больше уловов за аналогичный период прошлого года на 36,9 тысяч.

"Наши аналитики пока изучают изменение ситуации на рынке, но в целом можно сказать, что для нас ситуация не настолько критическая, - пояснил "Эксперт Online" Илья Березнюк, директор по связям с общественностью группы компаний "Русское море". – У нас в дистрибуции в основном рыба российского вылова. Отчасти и мы потеряли крупнейшего поставщика – Норвегию. Но переключимся на другую рыбу. Хотя до полного изучения ситуации официальная позиция компании пока не сформирована".

Однако все понимают, что увеличение вылова квотируемой рыбы (это в основном морская и океаническая) само по себе невозможно. Внутренние квоты в России распределяются между рыболовецкими компаниями и в течение года не меняются. В свою очередь для России квоты устанавливаются на международном уровне (в зависимости от поголовья и прочих условий).

"Об увеличении вылова речь не идет, но можно заполнить внутренний рынок, отказавшись от экспорта, - говорит Илья Власенко, директор по корпоративным коммуникациям компании "Русское море добыча". – Той же сельди мы экспортируем почти в 2,5 раза больше, чем импортируем. И аналогичная ситуация почти по всем видам рыб. Можно ожидать и рост переработки северо-западного лосося, добываемого архангельскими и мурманскими предприятиями для продажи в Норвегию. Это перспективно, поскольку из Мурманска везти охлажденную рыбу до



Москвы всего три дня. Мощности для переработки у мурманских и архангельских рыбопромышленников, конечно есть, но не в таком количестве как у норвежцев".

Не исключено, что и Норвегия может ввести ответные санкции против России. Тогда под ударом окажутся как раз те компании, которые по российской квоте вылавливают рыбу в Баренцевом море в экономической зоне Норвегии. Ее продают тем же норвежским компаниям, которые потом в виде полуфабрикатов поставляют ее в Россию и другие страны. Такая схема сложилась в том числе из-за отсутствия достаточных мощностей для переработки в Мурманской и Архангельской областях.

"Это давняя проблема – с продажей Норвегии рыбы из Баренцева моря. С этим государству еще много лет назад следовало бороться, создавая при этом стимулы для рыбопереработки. Там схемы у некоторых мелких компаний полутеневые, – пояснил "Эксперт Online" Михаил Портанский, профессор кафедры торговой политики факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ. – И сейчас, конечно, переработку в одночасье не наладить. Вообще в рыбной отрасли трудно очень заместить импорт за счет экспорта и тем более за счет внутренней переработки – у нас попросту не хватает мощностей¹. Это наиболее чувствительная отрасль к изменению импорто-экспортной матрицы. Главный аргумент в том, что завоз рыбы в центральную Россию с Дальнего Востока за 10 тысяч километров – это очень дорого".

Без низких тарифов РЖД реверс экспорта не выгоден

Краеугольным вопросом импортозамещения квотируемой рыбы остается все же логистика. Ежегодно в путину операторы подвижного состава повышают тарифы на перевозку.

"Очень хочется надеяться, что если импортозамещение рыбы сейчас является приоритетной политикой правительства, то и будут приняты соответствующие меры, – говорит Илья Власенко. – Например, если РЖД ввиду исключительной ситуации снизит тарифы на маршруты из Дальнего Востока для рыбопромышленников. Наша компания до 70% вылова на Дальнем Востоке отправляет на экспорт в Китай и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона. И мы готовы отказаться от экспорта, если увидим расчеты правительства: в каких регионах какая потребность возникнет в какой рыбе из-за выпадения импорта. Нам выгоднее будет отказаться от экспорта и доставлять улов в российские порты, если вырастет внутренний спрос. Но опять же, пока мы не видим, где и как он вырастет".

Единственная альтернатива поставкам рыбы из Приморья по железной дороге – это Северный морской путь, используемый для перевозки мороженой рыбы. В 2012 году "Русская рыбная компания" провела по Севморпути один из крупнейших по объему грузов более чем в 8 тысяч тонн мороженой горбуши и минтая по маршруту Дальний Восток – Санкт-Петербург.

"К сожалению, в пик поставок операторы подвижного состава ежегодно устраивают сезонный рост тарифов в 2-2,5 раза на доставку рыбной продукции из Владивостока и с Сахалина, – говорил ранее генеральный директор "Русской рыбной компании" Дмитрий Дангауз. – Стоимость секции с Дальнего Востока в сезон может составлять более 2 млн рублей, и в результате доставка рыбы до Владивостока, потом 9 тысяч километров по железной дороге, с перевалкой в портах, оплатой железнодорожных секций, и другими транспортными расходами может достигать для некоторых видов рыб до 30-40% себестоимости. Учитывая тарифы, скорость и объемы поставки Северный морской путь представляется хорошей гарантией поставки нашим потребителям в европейской части страны нашей рыбы и морепродуктов в срок и без "раздутой" в цене транспортной составляющей".

По словам Ильи Власова, доставка по Севморпути рентабельна только при условии использования судов с большим водоизмещением, для чего нужны большие объемы рыбы. Пока что таких попросту нет, поскольку компании еще не планируют отказываться от экспорта.

Поскольку не ясно, насколько долго затянутся санкции и будут ли они продлены в следующем году, то и разрывать действующие контракты никто не решает. Выстраивание новых логистических цепочек – процесс длительный, разрыв действующих контрактов чреват штрафами и потерей потенциальных клиентов. Тем более, что никто пока не знает, в какие именно регионы предстоит направлять возвращенную с экспорта рыбу, а Минсельхозпрод помочь в этом бизнесу не может или не спешит (Эксперт 09.08.14)

В свете санкций. Южноуральский транспортно-логистический комплекс готовится принимать продукты питания из Китая.

Транспортно-логистический комплекс (ТЛК) "Южноуральский", строительство которого завершится весной 2015 года, предусматривает прием и перевалку продовольственной продукции из Китая, что особенно важно в свете санкций на ввоз продуктов из стран ЕС, США, Канады и других государств.

Как рассказал Znak.com председатель совета директоров ООО "Ресурс" и ООО "Лоджик Лэнд", совладелец проекта ТЛК "Южноуральский" Сергей Копьев, для приема продовольствия переформатирование комплекса не требуется, так как изначально концепцией предусмотрена работа с этим сегментом. "Наш железнодорожный контейнерный терминал (зона хранения) будет оборудован специальными электрическими розетками для возможности хранения специальных мультитемпературных контейнеров, предназначенных для перевозки, в том числе, продуктов", пояснил Копьев.



Он также отметил, что "ТЛК - это не просто логистический проект, рассчитанный на импорт": "Мы планируем также дистрибуцию и экспорт, в том числе продукции уральских предприятий сельхозпереработки, часть из которых (новые современные производства) планируется размещать вблизи и на территории ТЛК "Южноуральский". И у нас для этого есть порядка 600 гектаров".

По словам Сергея Копьева, на сотрудничество с производителями оборудования политическая ситуация не повлияла. "Многое оборудование - это совместный продукт, и большая часть его комплектующих производится в России. Что касается технологической части, кранов и оборудования для комплекса, которые мы планировали привезти из Европы, - на сегодня работа продолжается, и санкции нас не затронули. Тем не менее, в случае дальнейшего ухудшения экономического сотрудничества и невозможности поставок из Европы, у нас уже имеются альтернативные варианты поставок, в том числе из Китая".

Добавим, что в конце минувшей недели площадку ТЛК "Южноуральский" посетил врио губернатора Челябинской области Борис Дубровский, который ознакомился с ходом строительства. Проектная мощность ТЛК на первом этапе позволит обрабатывать до 2,5 млн тонн контейнерных грузов, которые будут поступать на территорию России из северо-западной части Китая и в обратном направлении. Запуск первой очереди запланирован на март 2015 года. Церемония открытия первой очереди ТЛК "Южноуральский", намеченная на апрель - май 2015 года, включена в перечень официальных мероприятий председательства России в ШОС, утвержденный 15 апреля 2014 года президентом России Владимиром Путиным.

(znak.com) (11.08.14)

Издержки рынка логистики будут зависеть от поведения правительства - JLL.

Рост затрат в условиях введения эмбарго на поставки сельхозпродукции из стран, применивших санкции против России, ритейлеры будут компенсировать за счет потребителей или расходов на логистику. Так считает руководитель отдела исследований компании JLL Том Манди.

Постановлением правительства запрещен ввоз на территорию России отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых является государство, принявшее решение о введении экономических санкций в отношении российских юридических и (или) физических лиц или присоединившееся к такому решению. Каковы перспективы рынка складской недвижимости в условиях запрета, "Логирус" выяснил у руководителя отдела исследований компании JLL Тома Манди.

– Степень влияния введенных ограничений на импорт продовольствия на рынок логистики будет зависеть от того, как правительство отреагирует на инфляцию, – полагает эксперт. – Если предположить, что контроля за ценами не будет, продуктовые ритейлеры попытаются переложить рост своих затрат на потребителей, сократив тем самым влияние на собственную маржу. Однако правительство обещало не допустить роста цен в результате запрета на импорт продовольствия из ЕС и США. В частности, вчера премьер Дмитрий Медведев поручил Игорю Шувалову и Аркадию Дворковичу наладить мониторинг рынка для недопущения роста цен, сообщают "Ведомости".

– В случае если государство будет контролировать цены, – уточнил Том Манди, – доходы ритейлеров сократятся, и они попытаются снизить свои расходы в других областях, например, в логистике, при этом продуктовые операторы составляют до 50% арендаторов в складских объектах.

Напомним, ранее отдел исследований компании JLL проанализировал влияние санкций, введенных США и ЕС, на рынок коммерческой недвижимости России. По прогнозам аналитиков, влияние санкций в значительной степени будет зависеть от времени, в течение которого они продлятся. Если санкции будут краткосрочными, и их отменят до конца года в результате нормализации или улучшения отношений между Россией и ЕС и США, то последствия будут не особенно серьезными, полагают эксперты.

Любое прогнозирование осложняется скоростью изменения ситуации в Украине, говорится в аналитическом отчете JLL. "Однако мы предполагаем, что с наступлением осени вопрос обеспеченности энергоресурсами встанет на первое место, и санкции уйдут на второй план", – прогнозирует автор исследования Том Манди.

При этом крупные российские банки, такие как Сбербанк, ВТБ и Газпромбанк, продолжают кредитование ключевых проектов коммерческой недвижимости, по крайней мере, в среднесрочной перспективе. Еще одной составляющей санкций является их влияние на спрос. Повышение стоимости потребительских кредитов отразится на розничных продажах, уточняют аналитики. Дополнительное давление на розничные продажи может оказать налог с продаж в размере до 3%, который могут разрешить вводить регионам с 2015 года для покрытия дефицита бюджета, образовавшегося в результате санкций. В результате уже сейчас прогноз роста розничных продаж в 3,5% на 2015 год выглядит оптимистичным.

В июле продовольственная инфляция составила 9,8%, и эксперты JLL считают, что в текущих условиях этот показатель продолжит расти. В долгосрочной перспективе это может оказать значительное влияние на долю вакантных площадей и условия аренды, которые уже становятся более гибкими.

Сектор складской недвижимости переживает рост доли свободных площадей на фоне ввода большого объема площадей в этом году, но, тем не менее, она остается ниже среднего показателя по Европе. Учитывая обеспеченность складскими помещениями на уровне 0,8 кв. м на душу населения в Москве, существует огромный потенциал для будущего развития этого рынка, резюмируют аналитики JLL. (Logirus.ru 12.08.14)

**Перевозчики с запрещённым грузом уже терпят огромные убытки в российских портах.**

Грузовые суда, которые пришвартовались в петербургских портах с запрещёнными продуктами, вынуждены тратить деньги на простой. В среднем за один контейнер с нежелательным товаром отдают 7 тыс. долл. в месяц, передает ИА Nord-News.

По оценкам специалистов, на процедуру реэкспорта - оформление возврата груза - у судовладельца уходит не меньше двух месяцев. За это время может быть потрачена солидная сумма.

За вчерашний день на таможенном пункте российско-финской границы отправили обратно несколько десятков фур. Фуры и суда с запрещёнными продуктами разворачивают на российской границе.

Россия ввела запрет на ввоз ряда продуктов из стран Евросоюза, США, Канады, Австралии и Норвегии. Под эмбарго, которое продлится в течение года, попали говядина, свинина, мясо птицы, рыбы, сыры, молоко и плодоовощная продукция. При этом запрет не распространяется на детское питание и товары, которые люди сами будут покупать за границей. (ИА РЖД-Партнер.ру 12.08.14)

Перевозчики, доставляющие груз из Европы, вынуждены разворачивать фуры.

Перевозчики, доставляющие груз из Европы, вынуждены разворачивать фуры на полпути к Калининграду или же отказываться от разгрузки товара, передает новостной портал "Сфера".

"В указе президента РФ всё чётко прописано: весь товар после 7 августа запускать не будут", — подчеркнули в региональной Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

Директор из компании "АСП Логистик" Артём Поваров рассказал, что ему пришлось завернуть 2 фуры, которые провозили сыр из Польши.

"У нас возникла небольшая сложность. Машины, которые приехали на границу вчера ночью, мы пропустим. Весь транспорт, который в данное время в пути, необходимо разворачивать", — подчеркнул Поваров.

Сейчас, поставщики, которые работали с калининградским рынком, начали проявлять интерес к Азии. (ИА РЖД-Партнер.ру 12.08.14)

Склады класса "А" после ввода эмбарго будут менее востребованы.

Операторы складов не знают, сколько времени понадобится клиентам для поиска альтернативных поставщиков. Об этом рассказала "Логирусу" коммерческий директор управляющей компании "АРТ-ЛОДЖИСТИК" Елена Ильенкова.

Постановлением правительства запрещен ввоз плодоовощной и мясо-молочной продукции из стран, которые ввели санкции против России или присоединились к ним. С 9 августа фуры и суда с такими товарами не пропускаются через границы России, а складским запасам в данных условиях свойственно истощаться. "Логирус" попросил прокомментировать ситуацию и рассказать о проблемах коммерческого директора управляющей компании "АРТ-ЛОДЖИСТИК" Елену Ильенкову.

— Управляющая компания "АРТ-ЛОДЖИСТИК" специализируется на оказании услуг ответственного хранения и складской обработки на среднетемпературных и низкотемпературных складах, поэтому мы уже ощутили отдачу от введенного правительством РФ эмбарго на ввоз импортных продуктов питания, — пояснила эксперт. — Основная доля наших клиентов — это производства и дистрибьюторские компании. Производства на сегодняшний день работают на импортном сырье, а основная доля овощей, фруктов и другой продукции в дистрибьюторские компании идет из стран Европы и США. В том числе и ритейл имеет в своем портфеле контракты на поставки импорта.

По словам собеседницы "Логируса", ситуация на рынке сейчас развивается не в пользу складской логистики. "Например, ряд компаний на стадии подписания договоров отказались на неопределенный срок от работы с нами, — уточнила Елена Ильенкова. — Сколько должно пройти времени, пока клиенты найдут альтернативных поставщиков, никому не известно. Также не понятно, останется ли прежним качество поставляемой продукции".

Как долго операторы складов будут испытывать сложности, зависит от клиентов, однако определенные меры по спасению от простоя может предпринять и сам складской сектор. Например, ничто не мешает приложить усилия и найти таких клиентов, которые ориентированы на российские поставки, или сделать акцент на поставщиков продовольствия из стран, не попавших в правительственный перечень.

— Проблемы уже начались с того, что ряду клиентов нечего хранить на складах, — прокомментировала ситуацию Елена Ильенкова. — Как долго это может продолжаться, пока непонятно. Есть вероятность того, что у клиентов, уже работающих с нами, из-за ограничений по ввозу сырья могут существенно снизиться объемы производства, а следовательно, и поставок.

Но не все, к счастью операторов складов, работают исключительно с импортными поставщиками. "Есть на рынке компании, которые работают с внутрироссийскими поставками — на них мы сейчас и делаем ставку. Также мы делаем ставку на работу с иностранными компаниями, которых эмбарго не коснулось", — перечислила собеседница "Логируса" предпринимательские управляющей компанией меры.



– Вполне возможно, – полагает Елена Ильенкова, – что на ближайшие полгода может быть спад в объемах хранимой продукции клиентов. Также есть вероятность, что склады класса "А" будут менее востребованы, чем складские объекты классов "В" или "С" (Logirus.ru 10.08.14)

Продуктовое эмбарго российской столицы: побочные эффекты.

В ближайшее время цены на продукты в российских магазинах могут вырасти, предупреждают эксперты. Таковы последствия продовольственного эмбарго, введенного Москвой против стран, наложивших на нее санкции.

Власти постараются сделать всё, чтобы нивелировать негативный эффект своих ответных мер, но в некоторых случаях рост цен может составить от 10% до 20%.

Проблема в том, что страна серьезно зависит от импортного продовольствия: в прошлом году 40% продуктов, потребленных россиянами, были ввезены из-за границы.

Причем импорт продовольствия последние годы неуклонно рос, и, как подсчитали в Институте комплексных стратегических исследований, с начала 2000-х годов увеличился в шесть раз. По итогам 2013 года сумма продуктового импорта составила 43 млрд долларов.

Но это общий импорт. Если же говорить о тех странах, против которых Россия ввела санкции (США, ЕС, Норвегия, Канада и Австралия), то здесь оценки разнятся. Одни называют цифру 4 млрд долларов в 2013 году, другие - 9,5 млрд долларов (данные лондонского агентства Capital Economics).

В любом случае ясно, что это большая доля, и внезапное выпадение ее из общей структуры импорта будет очень непросто компенсировать.

Найти продавцов

Сильнее всего побочные эффекты санкций, введенных Москвой, могут проявиться в сфере молочной продукции.

"У нас проблемы базового характера на рынке, а именно: дефицит предложения товарного молока-сырья. Он компенсируется закупками сухого молока. А оно импортируется из стран ЕС - в частности, из Прибалтики. В этом сегменте я ожидаю роста цен", - предупреждает генеральный директор Института аграрного маркетинга Елена Тюрина.

Если цельномолочной продукцией, продолжает эксперт, Россия обеспечивает себя на 90%, поэтому существенного роста цен ожидать не приходится, то с сырами ситуация складывается более тревожная. Премиальные сорта сыра ввозятся именно из тех стран, которые подпали под российские санкции.

"На мой взгляд, премиальный сегмент сыров может вырасти на 20%. Аналогичная ситуация со сливочным маслом. Там я ожидаю роста цен на 15%", - отмечает Тюрина.

Также, по ее словам, цены будут расти на яблоки, груши, замороженные овощи и свежие салаты, которые импортируются в основном из Европы. На замену им будут приходиться продукты из стран наподобие Чили и Сербии, но в силу дальности транспортировки цены будут выше.

Экспорт в Россию из стран ЕС: топ 10

1 Фрукты \$1.076 млн (803 млн евро)

2 Сыр \$985 млн (735 млн евро)

3 Свинина \$969 млн (723 млн евро)

4 Овощи \$769 млн (574 млн евро)

5 Напитки \$725 млн (541 млн евро)

6 Вино \$597 млн (445 млн евро)

7 Хлебобулочная продукция и макаронные изделия \$575 млн (429 млн евро)

8 Прочие продукты \$496 млн (370 млн евро)

9 Корм для животных \$483 млн (360 млн евро)

10 Субпродукты и другие виды мяса \$460 млн (344 млн евро)

*Данные за 2013 год

В поисках новых маршрутов

В то же время маркетологи призывают не делать общих выводов, поскольку даже применительно к одной группе продуктов ситуация по географии поставок совершенно различна. Поэтому, например, сегмент дорогих сыров станет еще дороже, а в среднем ценовом сегменте сыр будет стоить примерно столько же.

Помимо необходимости искать новых поставщиков, российские розничные продавцы столкнутся и с необходимостью выстраивать новые логистические цепочки. Ведь мало найти продавца, нужно еще понять, как доставить его товар в Россию.

В числе проблем здесь называют централизацию продуктовых складов в Москве, а также морские порты, сосредоточенные на северо-западе страны. Однако не все склонны видеть тут большие проблемы.

"В последнее время склады развиваются, разрабатываются новые маршруты поставок. Не очень понимаю, какие здесь могут быть сложности. Все будет нормально", - успокаивает исполнительный директор Ассоциации розничной торговли Андрей Карпов.



По его мнению, на настройку новой системы уйдет полтора-два месяца, причем покупатель даже ничего не заметит, потому что у крупных сетей и дистрибьюторов сделаны достаточные запасы продуктов. Еще несколько недель на прилавках можно будет найти наименования, запрещенные российскими властями.

Кредиты и уловки

Ему вторит Елена Тюрина, возглавляющая Институт аграрного маркетинга.

"Морская логистика [то есть перевозка продуктов по морю в целом достаточно недорогая. Кроме того, 85% импорта, например, говядины приходится на страны Латинской Америки, и если надо будет везти еще что-то, то маршруты уже отработаны]", - рассуждает она.

Гораздо больше сейчас зависит от того, смогут ли российские власти создать условия для российских же производителей - и по доступу на рынок, и по созданию дополнительных производственных мощностей, отмечают собеседники Би-би-си.

"Важно понять, что будет компенсировано нашим производителям, окажут ли им необходимую кредитную поддержку, чтобы они могли расширять производство. Если это не случится, то очень скоро мы увидим негатив", - говорит Вера Кононова из Института комплексных стратегических исследований.

Именно с кредитами могут получиться трудности: ведь кредитуют фермеров в основном госбанки, а они сами сейчас испытывают санкционное давление со стороны Европы и США - и работают в условиях сокращения доступа к зарубежным деньгам.

Еще одно обстоятельство, на которое указали опрошенные агентством эксперты, имеет этическое измерение. Торговцы зачастую пользуются любым поводом для того, чтобы повысить цены.

Так что среди всеобщего шума по поводу российских "антисанкций" многие из них могут необоснованно повысить цены. А разобраться, в чем истинная причина, удастся не сразу. (ИА Казах Зерно 11.08.14)

У перевозчиков пока одни вопросы, но переходный период им точно нужен.

Международные автоперевозчики считают, что необходимо определить переходный период, в течение которого запрещенные постановлением правительства грузы будут пропускаться в Россию и проходить таможенное оформление. Такова точка зрения представителей транспортных компаний, опрошенных "Логирусом".

Во исполнение указа президента 7 августа правительство определило перечень сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, запрещенных к ввозу в Россию сроком на один год из стран ЕС, США, Канады, Австралии и Норвегии. До 00 часов 9 августа ФТС разрешала ввоз отдельных категорий товаров на территорию России при условии предоставления документов и сведений, подтверждающих фактическую оплату ввозимой по внешнеторговому контракту (договору) товарной партии. Сейчас такие товары через границу не пропускаются.

"Логирус" попросил представителей нескольких транспортных компаний на условии анонимности рассказать о складывающейся на рынке международных автомобильных перевозок ситуации и оценить возможные потери.

– Пока мы еще до конца не осознали, что будет, – сказал один из собеседников. – У нас есть транспортные средства, которые находятся на территории Польши, Германии. Как дальше будет развиваться ситуация с их возвращением, с доставкой уже оплаченного груза, мы не знаем.

Представители транспортных компаний посетовали на то, что решение принято, а переходный период для перевозчиков, которых постановление правительства затрагивает в той или иной степени, не определен. "То, что решение принято, – это одно, а как быть с переходным периодом для тех, чей транспорт сейчас за границей? Такой срок нужно определить", – полагают эксперты.

С 00 часов 9 августа фуры на границе начали заворачивать, при этом возникают сомнения, что запрет на ввоз будет признан форс-мажорным обстоятельством, и перевозчикам удастся избежать финансовых потерь.

– Это от контракта зависит: какой форс-мажор там прописан, – уточнили собеседники "Логируса". – Но как его доказывать, и кто будет компенсировать понесенные убытки по форс-мажору, тоже ведь вопрос! В каком суде, какой юрисдикции? Пока у транспортников одни вопросы.

Ни Минтранс, ни АСМАП никаких пояснений транспортным компаниям не дают, хотя, по словам перевозчиков, должны как-то участвовать в разрешении вопроса: "Документ есть, но как этот документ применять, в этом ни Минтранс, ни ассоциация помощи транспортникам пока не оказали". Хотя бы в том, чтобы добиться определения переходного периода, который помог бы минимизировать издержки.

– Переходный период нужен, – едины в своих мнениях собеседники "Логируса". – Машины, которые ушли, должны вернуться с грузом. Если транспорт пересек границу в ту сторону до этого указа – и даже не указа, а постановления с перечнем запрещенной продукции – его нужно пропустить.

При этом эксперты даже не распространяют предложение о введении переходного периода на те случаи, когда договор был заключен и оплачен до вступления постановления в силу. "Нет, этого никто никогда не допустит. А вот пересечение границы Таможенного союза – это точка отсчета. Груз должен быть пропущен, и таможня должна его оформить", – полагают собеседники "Логируса". (Logirus.ru 11.08.14)

Как перестроится логистика импортных товаропотоков . "Вести ФМ". 7 августа 2014



Вся система поставок продуктов для российского потребителя будет перестроена коренным образом. Эксперты отмечают, что сфере перевозок придется в большей степени ориентироваться на внутренний рынок. Как ответные санкции России отразятся на логистике - в материале корреспондента "Вестей ФМ" Виктории Шеиной. На пропускных пунктах Торфяновка - это русско-финская граница - и Багратиновск, где наша страна граничит с Польшей, ажиотажа пока нет. О возможных ответных санкциях Москвы говорили несколько дней, поэтому те перевозчики, кто не хотел рисковать, не стали связываться с европейской сельхозпродукцией. Евгений Зверев, заместитель генерального директора компании "Лартранс" рассказал, что как раз по этой причине удалось избежать таких форс-мажорных неприятностей, как возврат товара. "Насколько я знаю, по разговорам других перевозчиков, просто перестали пока возить - яблоки из Польши. То есть объем работ сокращается. Соответственно, количество рейсов уменьшается". Тем, кто все-таки успел заполнить фуры европейскими яблоками и мясом, придется везти грузы обратно. Но только начиная с четверга. И тут ничего не поделаешь, объясняет генеральный директор исследовательского агентства "Инфраньюс" Алексей Безбородов. Пока не было распоряжения правительства с перечнем запретных товаров, таможня пропускала перевозчиков без проблем, отмечает он. Но в целом каких-то больших проблем в этой сфере он не ожидает: "Кардинально перестроится логистика импортных товаропотоков. Но это в большей степени касается портов и внутренних перевозок. Что касается перевозок с Западной Европы - автомотобилы придется перестраивать свою работу, вот и все. Мы с вами меньше станем кушать разве? Значит, откуда-то они должны будут повезти". То, что логистика перестроится - сомнений нет. Впрочем, водители большегрузов в той же Торфяновке рассказывают, что по их подсчетам, санкционный список составляет примерно десятую часть от всего, что они везут. Машина не должна идти пустой, значит, ее заполняют какими-то другими, непродовольственными грузами. О переориентации перевозчиков говорит и старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Никита Крупенский. Причем, не только отечественных, но и западных: "Хочу сказать, что по европейским странам это ударит. Безусловно. По транспортным компаниям Европы. Транспортные компании это предвидят и стараются переориентировать свои потоки. Я бы не стал ожидать снижения уровня безработицы в Евросоюзе, у них существуют определенные проблемы". Европейские фермеры будут подсчитывать убытки, а Россия, возможно, начнет заполнять продовольственные лакуны и с помощью азиатских стран - рассуждает эксперт. Пока доля продуктов из Азии крайне незначительна. Если это направление признают перспективным, то, вероятно, вереницы фур потянутся на восток. Хотя здесь логичнее использовать железнодорожные перевозки: это удобнее. С точки зрения логистики, актуальной остается Белоруссия, правда, оттуда и так идут солидные поставки продукции. Латинская Америка, которая имеет ресурсы, чтобы обеспечить нас необходимым количеством мясной продукции, проигрывает лишь по одному пункту - по удаленности, отмечает Никита Крупенский. "Южноамериканские страны если брать, то там очень длинное "плечо", большие затраты на перевозку. То есть, с логистической точки зрения, это затратнее. И значительно дольше. Потому что это либо морской транспорт, либо авиация. Наши сетевые торговые точки будут переориентированы на нашего же производителя". Чтобы успешно работать с отечественным производителем, перечисляют эксперты, придется решать и такие задачи, как повышение качества дорог, обеспечение перевозчиков необходимой инфраструктурой на пути их следования. Ведь не секрет, что работа даже федеральных трасс часто буксует из-за невысокой проходимости. Вероятно, потребуются какие-то решения для более эффективного взаимодействия с фермерами - во многих регионах, например, плохо налажена система сбора молока у небольших производителей. Этим тоже должен кто-то заниматься. И это тоже часть большой продуктовой логистической схемы. (07.08.14)

Омичи выиграют от эмбарго на ввоз импортных продуктов. "Российская газета". 8 августа 2014

Запрет на поставку продуктов питания из США, Канады, стран Евросоюза, Норвегии и Австралии не повлияет на продовольственную безопасность Омской области. Регион не только гарантированно обеспечен собственным продовольствием, но и является его экспортером. Об этом в пятницу на оперативном совещании заявил региональный министр сельского хозяйства и продовольствия Виталий Эрлих.

Напомним, накануне президент России Владимир Путин подписал указ, согласно которому на ввоз сельхозпродукции, сырья и продовольствия из стран, присоединившихся к санкциям против РФ, введены ограничения. Эмбарго будет действовать в течение года и касается целой группы продуктов, входящих в категорию основных. В частности, речь идет о говядине, свинине, мясе птицы, яйцах, молоке, рыбе, овощах и фруктах.

По словам Виталия Эрлиха, Омская область не только не пострадает от введенных санкций, но и выиграет.

- На смену иностранным придут экологически чистые и качественные продукты местного производства. Появится возможность вытеснить конкурентов с рынка продовольствия и, по сути, за год выполнить государственную программу импортозамещения, - считает Виталий Эрлих.

Одна из проблем, которую необходимо решать в срочном порядке - не допустить спекулятивного роста цен. По мнению специалистов минсельхоза, никаких объективных причин в Омской области для этого нет. Однако не исключено, что торговцы, воспользовавшись ситуацией, могут неоправданно взвинтить ценники.

Чтобы этого не произошло, уже с сегодняшнего дня власти, контролирующие органы и омскстат начинают ежедневный мониторинг цен. К процессу рекомендовано подключить общественные торговые союзы.



- В понедельник мы проведем совещание с представителями рынков, крупных и малых торговых сетей, чтобы заключить соответствующее соглашение, - сообщил Виталий Эрлих.

Власти надеются, что эмбарго добавит стимулов для крупных сетевых операторов заполнить свои прилавки омскими продуктами, которые пока здесь представлены весьма скудно, либо отсутствуют вовсе. И не исключают, что фирменные полки типа "Йогурты из Финляндии", "Сыры из Польши" заменят, наконец, вывески "Сделано в Прииртышье".

Справка "РГ"

Омская область входит в тройку лидеров в СФО по производству мяса, молока, хлеба и овощей. А по уровню их потребления - в первую десятку субъектов Российской Федерации.

По данным регионального минсельхоза, уровень самообеспеченности населения по зерну составляет 167 процентов, картофелю - 127, овощам - 94, мясу и мясопродуктам - 118, молоку и молокопродуктам - 101, яйцу и яйцепродуктам - 120 процентов. По данным Роспотребнадзора, за последний год качественные показатели выросли по всем категориям. Например, высшим сортом идет 80 процентов молока (год назад было 65).

В настоящее время регион завершает строительство трех логистических центров, позволяющих создать стратегический запас основных продуктов питания. (Российская газета 08.08.14)

"Добролет" был выбран в качестве своеобразного сигнала для всей транспортной отрасли. "ИА РЖД-Партнер.ру". 11 августа 2014

"Добролет" был выбран в качестве своеобразного сигнала для всей транспортной отрасли, считает аналитик ИК "Регион" Алла Юрова.

"Проблемы в его деятельности не могли оказать прямого и значимого ущерба для российского рынка авиаперевозок и деловых связей отечественных и европейских авиакомпаний. Если "Добролету" удастся заключить новые сервисные договоры с неевропейскими контрагентами, то лоукостер сможет продолжить свою деятельность. Альтернативным вариантом для перевозчика может стать использование отечественных самолетов и приобретение воздушных судов в собственность, однако эти меры могут подорвать всю экономику проекта", - отмечает она.

Кроме того, по ее словам, в обосновании санкций против "Добролета" Евросоюз указал, что авиаперевозчик является дочкой "Аэрофлота" - компании, контролирующим акционером которого является государство.

"Представляется, что таким образом ЕС подчеркнул, что в основе санкций лежат, прежде всего, политические мотивы, - рассуждает А. Юрова. - В условиях эскалации политической напряженности и возможного введения ответных санкций, касающихся гражданской авиации, исключать, что ограничения могут коснуться и более широкого круга перевозчиков, нельзя. Однако это будет означать, по сути, развязывание торговой войны. При этом санкции могут привести к эффекту домино: пострадают не только авиатранспортная отрасль, но и все, связанные с ней - от туроператоров до страховых компаний".

Аналитик считает, что если РФ не примет ответные меры в области гражданской авиации, реализация этого сценария маловероятна. К примеру, если будет принято решение запретить транзит через воздушное пространство Транссиба, европейским авиакомпаниям придется увеличить продолжительность полета по азиатским маршрутам. "Это приведет к дополнительным издержкам в части роста затрат на топливо, персонал и пр., не говоря уже о необходимости дозаправки и изменения расписания. По оценкам бельгийской ассоциации пилотов, из-за этого стоимость авиабилета может вырасти на 50-70%. Однако при этом европейские перевозчики не будут платить роялти за пролеты над Транссибом, поэтому итоговые потери европейских компаний будут меньше", - комментирует А. Юрова.

Напомним, 4 августа первый российский лоукостер был вынужден приостановить свою работу из-за введенных ЕС ограничений. Западные компании аннулировали договоры лизинга на поставку самолетов и прекратили контракты на техническое обслуживание и страхование воздушных судов, а также на предоставление аэронавигационной информации. Отметим, что остальные авиакомпании продолжили полеты в Крым. (ИА РЖД-Партнер.ру 11.08.14)

Глава "Совтрансавто": автоперевозчики опасаются пауз из-за санкций. "Logistic.ru". 12 августа 2014

Автоперевозчики после введения ответных санкций РФ в отношении ряда продуктов питания опасаются пауз в работе из-за переориентации грузопотоков и не исключают сложностей на границе из-за усиленного контроля со стороны таможи в случае обострения отношений с ЕС, сообщил в интервью РИА Новости генеральный директор одного из крупнейших транспортных холдингов России - холдинговой компании ЗАО "Совтрансавто" - Владимир Тянь.

РФ в начале августа в ответ на санкции Запада на год ограничила импорт говядины, свинины и птицы, морепродуктов, молочных продуктов, овощей и фруктов из стран, вводивших ранее антироссийские санкции: США, Евросоюза, Канады, Австралии и Норвегии.

Вынужденная пауза

"Новые ограничения наложатся на и без того деградирующий международный грузопоток", - рассуждает Тянь. Сначала, считает он, основной ущерб будет нанесен моментальностью принимаемых мер: остановками в работе транспорта, связанными с задержанием и возвратом грузов, сдачей грузов отправителям и их агентам, либо их



переадресацией, закрытием уже начатых таможенных процедур, претензионными и страховыми разбирательствами.

"Далее будет вынужденная пауза в поставках до тех пор, пока не определятся новые поставщики, цепочки доставки, пункты отправления и перевалки. При этом для автоперевозчиков любой простой — это, естественно, убытки, особенно для перевозчиков сезонных грузов, каковыми являются любые скоропортящиеся грузы летом", — отмечает гендиректор ХК "Совтрансавто".

При обострении отношений с ЕС, считает Тянь, переходный период может сопровождаться пристрастным контролем со стороны таможенных органов за географией происхождения "несанкционных" продуктов, идущих через перевалочные пункты Европы. "Практика показывает, что от задержек на границах пострадают в первую очередь автоперевозчики", — добавляет он.

Дополнительные риски

При этом Тянь допускает, что вслед за сменой политического сюжета санкции через какое-то время отменят. "То есть в перспективе, вероятно, разрушаемая система поставок будет восстанавливаться обратно, нужно будет опять переориентироваться", — сетует он.

Для автоперевозчиков, которые выступают звеном в логистической цепочке, говорит гендиректор холдинговой компании, изменение структуры автоперевозок несет дополнительные риски: контейнеризация грузов, связанная с переориентацией на Африку и Латинскую Америку, рост объема перевозок внутри РФ и ТС, которые не для всех перевозчиков адекватно заменяют международные. Это связано с более высокой себестоимостью, а также некоторыми таможенными ограничениями на использование импортной техники, поясняет он.

Новые грузопотоки

Основной задачей для бизнеса автоперевозчиков, рассказывает Тянь, является обеспечение регулярной, интенсивной загрузки подвижного состава, а также строгое управление затратами в условиях очень низкой рентабельности.

"Обе задачи будут серьезно осложнены сбоем в налаженной логистической системе и необходимостью переориентироваться на новые грузопотоки. На фоне продолжающегося общего кризиса в экономике и ухудшающихся внешнеторговых отношений России — прогноз крайне пессимистичный", — резюмирует топ-менеджер.

Представители бизнеса в пятницу на встрече с главой Россельхознадзора Сергеем Данквертом рассказывали, откуда они бы хотели ввозить запрещенные к импорту в РФ продукты. Со стороны Рыбного союза прозвучала просьба максимально открыть предприятия из Индонезии для ввоза водных биоресурсов.

Представители молочного бизнеса попросили открыть молочную продукцию из Турции и стран Латинской Америки, делая акцент на сырах. Мясная отрасль попросила расширить возможности поставок свинины из Казахстана, свинины и говядины — из Мексики. (Logistic.ru 12.08.14)

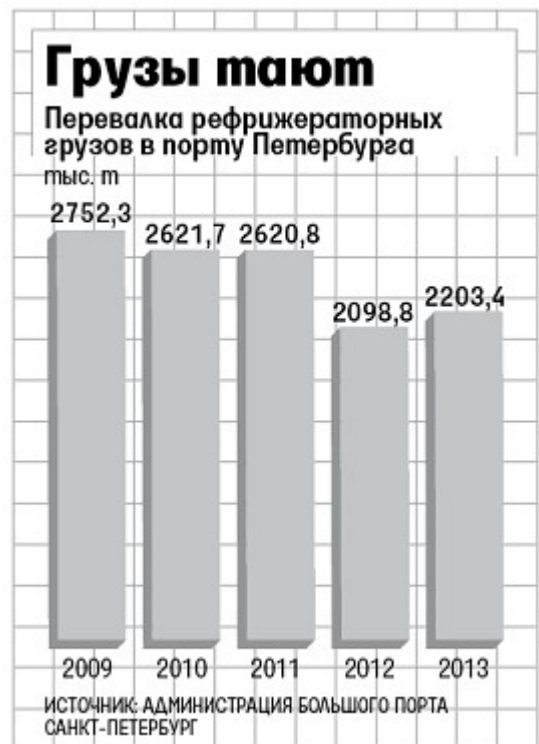
Подмороженные поставки. "Ведомости". 12 августа 2014

На товары, подпавшие под санкции, приходится около 5% оборота контейнерных терминалов Global Ports. После смены поставщиков перевалка продуктов в порту может вырасти, считают эксперты

Стивидоры петербургского порта уже почувствовали запрет на импорт продовольственных товаров из США, Австралии, Канады, Норвегии и стран Евросоюза, действующий с 7 августа. Многие линии остановили рефрижераторные грузы на Россию, запрет импорта продовольствия уже влияет на логистический бизнес, но незначительно, говорит топ-менеджер одной из логистических компаний. Часть поставок с закупленной продукцией уже заморожена, суда со свининой из США и Канады отправлены обратно, машины с птицей из Финляндии тоже развернули, говорит заместитель гендиректора сети "Диета-18" Игорь Бернштейн. Ритейлер импортировал продукты из Европы, США и Канады.

Европа пока не обеспечивает большого грузопотока, рост поставок из ЕС обычно начинается осенью, говорит топ-менеджер одного из стивидоров в порту Петербурга. Пока основной объем продовольствия идет из Эквадора, ЮАР, Аргентины, Чили, добавляет он.

По данным администрации Большого порта Санкт-Петербург, перевалка рефрижераторных грузов в порту в 2013 г. составила 2,2 млн т (см. таблицу), за шесть месяцев 2014 г. стивидоры обработали 1 млн т, на 5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.





Продовольственные товары и сельхозсырье — вторая по величине статья импорта в Петербург после транспорта и оборудования. В 2013 г. на нее пришлось 22% импорта (\$7,7 млрд, на 1,6% меньше, чем в 2012 г.), в I квартале 2014 г. — 23,6% (\$1,7 млрд, на 11% меньше, чем годом раньше), сообщил Петростат.

Помимо грузов рефрижераторных судов, которые администрация порта считает отдельно, часть грузов приходит в рефрижераторных контейнерах, их перевалкой занимаются в основном терминалы "Петролеспорта" (ПЛП) и Первого контейнерного терминала (ПКТ), оба входят в группу Global Ports, отмечает стивидор. Общая мощность двух терминалов — 2,2 млн TEU в год, в прошлом году все семь терминалов Global Ports были загружены на 70%, следует из данных компании.

Делать выводы о том, как повлияют продовольственные санкции на перевалку, преждевременно, отметила представитель Global Ports. Много зависит от того, как будут выстраивать свою логистику ритейлеры, не исключено, что появятся грузы из Южной Америки, добавляет она. Global Ports — крупнейший стивидор по обороту рефрижераторных контейнеров в Петербурге, говорят четверо опрошенных "Ведомостями" аналитиков. Один из них оценил долю рефрижераторных грузов в обороте петербургских терминалов Global Ports в 10%, из них импорт из стран, подпавших под санкции, — не больше половины.

Годовая перевалка рефрижераторных грузов в Большом порту Санкт-Петербург составляет около 6 млн т, из них 4 млн т — в контейнерах, до 90% этого объема приходится на ПЛП и ПКТ, говорит гендиректор Infranews Алексей Безбородов. Еще 3-4 млн т продовольствия приходило фурами из Европы, этот объем в ближайшие полгода, пока не появится альтернатива на внутреннем рынке, будет приходиться из Латинской Америки и Африки морем, это 200 000-250 000 TEU, добавляет он. Один рефрижераторный контейнер в выручке дает столько же, сколько 4-5 обычных, отмечает аналитик.

В долгосрочной перспективе клиенты будут находить других поставщиков, ситуация выправится, полагает топ-менеджер логистической компании. Практически вся импортная продукция, которая продается в сети "Диета-18", ввозилась морем, кроме европейской говядины и курицы, теперь компания ориентируется только на поставки морем, говорит Бернштейн. Импортную продукцию, на которую наложены санкции, сеть Spar на Северо-Западе планирует заменять импортом из Аргентины, Уругвая, Турции, частично — из Китая, Ирана, Израиля, Египта, говорит координатор проекта Spar на Северо-Западе Антон Беловецкий. На полную переориентацию уйдет порядка 40 дней, добавляет он. (Ведомости 12.08.14)



Международное сотрудничество

Губернатор Олег Бетин рассказал об итогах рабочего визита делегации Тамбовской области в Республику Беларусь.

С 3 по 5 августа делегация Тамбовской области во главе с губернатором Олегом Бетиным находилась в Республике Беларусь с рабочим визитом.

На брифинге, прошедшем в администрации области, Олег Бетин рассказал журналистам о достигнутых в ходе встреч и переговоров договоренностях и своих впечатлениях от визита.

Он отметил, что белорусская сторона встретила тамбовчан очень радушно и доброжелательно. Ведь между соседней республикой и нашим регионом существуют давние экономические и культурные связи. На Тамбовчине успешно функционируют сервисные центры по обслуживанию белорусской техники, работают белорусские торговые дома, регулярно проводятся ярмарки-продажи белорусских товаров.

За последние 5 лет товарооборот между Беларусью и Тамбовской областью вырос более чем в два раза. По итогам прошлого года этот показатель превысил 44 миллиона долларов, увеличившись по сравнению с 2012 годом более чем на 9 процентов.

"У нашего сотрудничества огромный потенциал, - сказал губернатор, - надо только грамотно организовать работу, перейти от торгово-сбытовой к производственной кооперации, созданию совместных производств".

Олег Бетин подчеркнул, что тамбовская делегация (а это почти 20 человек) состояла в основном из руководителей промышленных, сельскохозяйственных, перерабатывающих и строительных предприятий. Они налаживали прямые контакты с белорусскими коллегами по своим направлениям.

В результате на первом заседании рабочей группы по сотрудничеству Республики Беларусь и Тамбовской области Российской Федерации был подписан протокол, предусматривающий широкий спектр совместных проектов.

"Конечно, перед визитом была проделана большая подготовительная работа и намечены определенные цели, которые мы стремились достичь. Но результаты превзошли все наши ожидания примерно вдвое", - подчеркнул губернатор.

Он рассказал о договоренностях, касающихся расширения поставок продукции тамбовского завода "Пигмент" на предприятия нефтехимического комплекса Республики Беларусь, а также создания по инициативе тамбовской стороны совместных производств.

Губернатор отметил, что будет проработана перспектива поставки белорусских двигателей для тракторов "Террион", возможность создания сборочного производства тракторов "Беларусь" по лицензии на базе тамбовского завода "Агротехмаш-Т".

Прошли переговоры по развитию тесной кооперации между тамбовской компанией "Фарадей" с рядом предприятий легкой промышленности Беларуси.

По предложению белорусской стороны будет проработан вопрос об организации на территории Тамбовской области совместной транспортно-логистической компании.

Тамбовщина готова, по словам губернатора, сотрудничать с белорусскими коллегами по реализации госпрограммы "Чистая вода в Тамбовской области на 2011-2017 годы". Будет изучена возможность поставок в нашу область автобусов и троллейбусов производства Беларуси, грузоподъемной техники и лифтового оборудования для нового жилищного строительства.

"Сельское хозяйство – очень важная отрасль экономики, как для нас, так и для белорусской стороны, - отметил Олег Бетин, - некоторые показатели в наших аграрных секторах могут быть сопоставимы. У нас много точек соприкосновения, развитие сотрудничества по которым может принести взаимную пользу".

Например, на белорусских полях выращивают высокоурожайный ячмень, которого пока нет на Тамбовщине. В то же время мы можем помочь белорусам, которые планируют активней развивать садоводство, в приобретении морозостойких сортов яблонь и груш. Ну и, конечно же, большое поле совместной деятельности открывается перед аграриями, занимающимися выращиванием картофеля, давно ставшего брендом как Беларуси, так и Тамбовщины.

В рамках визита губернатор Олег Бетин встретился с Президентом Республики Беларусь Александром Лукашенко и премьер-министром Михаилом Мясниковичем. Обсуждались итоги и перспективы дальнейшего сотрудничества между Республикой Беларусь и Тамбовской областью.

"Президент Лукашенко – самостоятельный, имеющий собственную позицию прагматик, для которого интересы людей – святое", - так охарактеризовал руководителя Республики Беларусь губернатор.

Минск тоже произвел на Олега Бетина большое впечатление. Хорошие дороги, отсутствие пробок, чистота и порядок, много новых спортивных и культурных объектов. Губернатор назвал этот город лучшей столицей Европы. (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 08.08.14)

Омская область и Урумчи (КНР) договорились развивать сотрудничество в сфере сельского хозяйства, промышленного комплекса и логистики.



Состоялась встреча и.о. Губернатора, первого заместителя Председателя Правительства Омской области Вячеслава Синюгина с делегацией г. Урумчи (КНР), возглавлял которую мэр города Ильхам Сабыр.

- Китай является одним из наших стратегических партнеров. Встреча стала продолжением диалогов, состоявшихся в прошлом году с лидерами компартии Китая в Омске, а затем с представителями города Урумчи. - сказал Вячеслав Синюгин. - На этот раз мы обсудили совместную реализацию инвестиционных проектов, представляющих взаимный интерес. Объемы привлекаемых инвестиций по этим проектам от 30 до 300 миллионов долларов. В качестве приоритетных направлений сотрудничества выбраны сельское хозяйство, промышленный комплекс, развитие логистики. Особо отметил бы направление, связанное с развитием туризма. Считаю, у нас есть, что показать китайским туристам, и нашим согражданам были бы интересны предложения китайской туристической индустрии.

В списке обсуждаемых инвестиционных проектов - строительство завода по глубокой переработке зерновых с объемом переработки до 200 тыс. тонн в год, завода по производству биопластика, строительство центра по лесопереработке и завода по производству OSB-плит, создание предприятий по переработке дикоросов, строительство торгово-экономического, культурно-делового центра, элеваторов под пшеницу и под ячмень.

Одним из обсуждаемых в ходе встречи вопросов стало создание авиасообщения по направлению "Омск – Урумчи – Омск". Установление прямого сообщения будет способствовать передвижению торговых агентов Омской области на территории КНР, а разработанный на основе этого направления туристический маршрут станет предпосылкой для увеличения туристического потока в обоих направлениях.

В период с 2 по 7 сентября 2014 года делегация Омской области планирует принимать участие в IV Китайско-Евразийском ЭКСПО в г. Урумчи. (Омская губерния 11.08.14)

Приморский край станет транспортно-логистической площадкой для поставок продукции из КНР и других стран Азии в западные регионы России.

По мнению вице-губернатора Сергея Сидоренко, для Приморского края ограничения на импорт продовольствия не будут иметь особых последствий, так как основными торговыми партнерами края является Китай и страны Азии, на которые санкции не распространяются.

По поручению главы региона Владимира Миклушевского вице-губернатор Приморского края Сергей Сидоренко провел совещание по импортозамещению продовольственных товаров. В его работе приняли представители краевого департамента сельского хозяйства и продовольствия.

Как отметил вице-губернатор, в связи с ограничением импорта из стран, которые приняли санкции против России, вопросы продовольственной безопасности выходят сегодня на первый план.

"Нам необходимо проанализировать возможности нашего агропромышленного комплекса, понять, насколько мы сможем наполнить наш внутренний рынок и сколько продовольствия сможем поставить в другие регионы страны", - отметил Сергей Сидоренко.

По словам вице-губернатора, складывающаяся ситуация должна быть использована в интересах приморских производителей. Так, мясоперерабатывающие предприятия должны активизировать закуп мяса у сельскохозяйственных предприятий и крестьянских фермерских хозяйств края, а по ряду районов - и у населения.

"Возможно, работать с импортным мясом, уже разделанным и замороженным в брикеты, переработчикам проще, но мы должны развивать собственное производство. Переработчикам нужно организовывать пункты закупа мяса в районах, у крестьян и мелких фермеров, которые сегодня выращивают экологически чистую продукцию, но при этом испытывают сложности со сбытом. На самом деле, люди ждали, когда на рынке освободится ниша, чтобы выйти туда со своей продукцией", - сказал Сергей Сидоренко.

Импортозависимость необходимо снижать и по другим группам продовольствия. Для этого, по словам Сергея Сидоренко, необходимо внести изменения в краевую госпрограмму развития агропромышленного комплекса.

Так, Приморье практически полностью зависит от других стран и регионов по фруктам. Но если экзотические виды ввозятся в регион из Юго-Восточной Азии, то яблоки, груши, а также многие ягоды необходимо выращивать свои.

"Я знаю несколько примеров, когда фермеры начинают возрождать садоводство – в хозяйствах Уссурийска, Партизанского района. Необходимо поддержать их инициативу, возможно, предусмотреть господдержку этого направления в краевой программе развития агропромышленного комплекса", - подчеркнул Сергей Сидоренко.

По поручению вице-губернатора, в ближайшие дни состоятся рабочие совещания с представителями предприятий пищевой и перерабатывающей промышленности. По каждому из направлений (мясо, молоко, овощи, фрукты) предстоит переориентироваться на использование местной продукции, а также сменить импортёра.

Напомним, Указом Президента РФ ограничен импорт из стран, которые приняли санкции против России.

Согласно документу, опубликованному на сайте Кремля, на 1 год под ограничения или запрет попадает ввоз отдельных видов сырья, сельхозпродукции и продовольствия из стран, которые поддержали антироссийские меры. При этом подчеркивается, внутренние цены вырасти не должны.

"В течение одного года со дня вступления в силу настоящего Указа запрещается, либо ограничивается осуществление внешнеэкономических операций, предусматривающих ввоз на территорию Российской Федерации отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых является государство, принявшее решение о введении экономических санкций в отношении российских



юридических и (или) физических лиц или присоединившееся к такому решению", - говорится в Указе. (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 08.08.14)

Индийский регион и Ближний Восток начали дружить с Крымом контейнерами.

В украинском прошлом перевозки контейнеров по Крымской железной дороге не осуществлялись. Краснопереконский таможенный пост начал оформление первых контейнеров на экспорт. Об этом "Логирусу" сообщила пресс-секретарь Крымской таможни Ирина Хвостенко.

Напомним, компания "Мангуст" приступила к контейнерным перевозкам из Крыма в индийский регион и на Аравийский полуостров, сообщил на днях представитель компании. "Первые 20 контейнеров сейчас загружаются на Крымском содовом заводе в Краснопереконске. На подходе к Краснопереконску еще 10 платформ с контейнерами", – привел его слова ИТАР-ТАСС.

Груз – кальцинированная сода. По железной дороге контейнеры будут доставлены в порт Крым, далее – через Керченскую паромную переправу в порт Кавказ, затем – в Новороссийск, а оттуда пойдут грузополучателям в индийском регионе и на Аравийском полуострове. Это первый опыт контейнеризации экспортного потока крымских предприятий: согласно статистике "Украинских железных дорог", перевозки контейнеров по Крымской железной дороге не осуществлялись.

"Логирус" выяснил в Крымской таможне, какой таможенный пост оформляет экспортные железнодорожные поставки и нужно ли их так же регистрировать в Реестре согласования вывоза, как и автомобильные поставки.

– Только сейчас Краснопереконским таможенным постом начат процесс таможенного оформления, – сообщила вчера, 6 августа, пресс-секретарь Крымской таможни Ирина Хвостенко.

Отвечая на вопрос о необходимости согласования вывоза, собеседница "Логируса" сослалась на поручение главы Республики Крым №79рг от 14 июля текущего года, согласно которому с 1 августа введена процедура контроля транзита товаров с территории Украины на территорию материковой России через паромные переправы Керчь и Феодосия, а также вывоза товаров крымских производителей. Согласно разъяснению на сайте правительства Крыма, в Реестр согласования вывоза вносится продукция крымских производителей, предназначенная к вывозу с полуострова на материковую часть России автомобильным транспортом. Экспортные поставки, как и вывоз продукции по железной дороге в разъяснении не упоминаются.

Оператор мультимодальных перевозок компания "Мангуст" создана для организации перевозок российских экспортно-импортных грузов по всему миру, сообщили в компании.

Публичное акционерное общество "Крымский содовый завод" (входит в группу Group DF, принадлежащую бизнесмену Дмитрию Фирташу) – одно из крупнейших предприятий в Европе по производству кальцинированной соды. Производственные мощности завода составляют 750 тыс. тонн кальцинированной соды в год, сообщает на сайте предприятия. Ранее почти половина выпускаемой продукции поставлялась на рынок Украины, около 30% – экспортировалось в Россию, 15% – поставлялось на рынки других стран СНГ. Также сода экспортировалась в страны Европы, Южной Америки, Юго-Восточной Азии, Северной и Северо-Западной Африки. На эти поставки приходится более 2% мирового производства кальцинированной соды. (Logirus.ru 07.08.14)

Руководители транспортных ведомств прикаспийских стран обсудили в Астрахани вопросы развития логистики.

Сегодня в Астрахани прошла Вторая встреча представителей транспортных ведомств прикаспийских стран. Одной из ключевых тем стал запуск новых логистических проектов в каспийском регионе, которые значительно увеличат и грузовой, и пассажирский поток. Встреча стала одним из мероприятий, предвещающих Четвёртый прикаспийский саммит, который пройдёт в конце сентября здесь же в Астрахани.

Каждый из представителей транспортных ведомств прикаспийской "пятерки" озвучил своё видение относительно того, какие совместные меры будут способствовать развитию транспортной инфраструктуры государств. Так, министр транспорта РФ Максим Соколов считает важным модернизацию существующих транспортных коридоров и внедрение новых технологий. По его мнению, сейчас необходимо сконцентрировать усилия на крупных логистических проектах, которые направлены на увеличение пропускной способности основных транспортных маршрутов, в том числе и коридора "Север-Юг", а также на открытие новых путей сообщения. "Основным преимуществом этого коридора является его расстояние и те потенциальные скорости, которых могут достичь грузопотоки. Это сокращение практически в два и более раз расстояния и стоимости перевозок. Для этого, конечно, должна быть создана и заработать в полном объёме развитая инфраструктура по всем видам транспорта, но в первую очередь, морского и железнодорожного", — сказал Максим Соколов.

Стоит сказать, что уже все страны самостоятельно или совместно друг с другом реализуют разнообразные логистические проекты, связанные с улучшением транспортной инфраструктуры. К примеру, Туркменистан в следующем году планирует начать строительство нового порта, а Казахстан готовится к реконструкции дороги Астрахань — Атырау. Пропускные способности увеличивает и Иран, подключая к реализации инфраструктурных проектов коммерческие структуры. Многие проекты имеют непосредственное отношение и к Астраханской



области. Яркий пример — паромное сообщение между нашим регионом и Туркменией. Автомобильно-пассажирский паром будет ходить по маршруту Туркменбаши — Оля.

Кстати, иранская сторона, помимо модернизации транспортных систем, предложила ряд мер по усовершенствованию законодательной базы. По мнению Ирана, для развития прикаспийских отношений важно принятие ряда соглашений, которые упростят транзит грузов через прикаспийские территории, сделают процесс получения виз более быстрым и предоставят определённые льготы для перевозчиков, в том числе и морских. Для того чтобы ускорить процесс принятия решений, Иран предлагает создать межгосударственный экспертный комитет, который и будет рассматривать все транспортные вопросы.

Однако о чём говорили все участники совещания, так это о том, что "пятёрку" стран нужно связать единым кольцом морского, железнодорожного и авиасообщения. Часть договорённостей в этом отношении уже достигнута. Государства готовы запустить круизный теплоход, который будет курсировать по городам Прикаспия. На брифинге после встречи губернатор Астраханской области Александр Жилкин заявил о готовности региона стать одним из круизных пунктов этого туристического маршрута. По его словам, в Астрахани уже имеется пароход, который можно использовать для круизных перевозок. "Как только будут приняты все организационные решения, мы сразу поставим судно на капитальный ремонт, сделаем его современным и запустим по маршруту". Кроме этого, уже достигнуты договорённости о возобновлении прямого авиасообщения между Астраханью и Баку. Предположительно, регулярные рейсы начнут ходить уже в октябре. (Портал органов государственной власти Астраханской области 08.08.14)

Китай заинтересовался перспективами сбора грузовиков в Костроме.

Администрация Костромской области и официальная делегация города Санмэнься Китайской Народной республики подписали протокол о намерениях по обмену специалистами, сообщает пресс-служба губернатора.

- На встрече стороны также обсудили возможные направления сотрудничества. Среди них - организация сборочного производства грузовых автомобилей в Костроме для дальнейшей реализации в Российской Федерации, создание транспортно-логистического узла на территории областного центра по реализации соков одной из компаний Санмэнься, - говорится в сообщении.

Администрация уточняет, что взаимный интерес также вызвало обсуждение возможности сотрудничества в ювелирной промышленности, сфере образования, подготовки кадров и туризма.

Справка "РГ"

В 2013 году внешнеторговый оборот Костромской области с Китайской народной республикой составил: экспорт - 5,3 миллиона долларов США, импорт - 39,3 миллиона долларов США. В списке экспортируемых товаров, в основном, фанера и запчасти для двигателей. Из Китая на территорию области ввозятся машины, оборудование и устройства, одежда, обувь, плиты из пластмасс, щелочные металлы и другие товары. (Российская газета 08.08.14)



Новости логистических операторов

"Почте России" прописали сокращения. "КоммерсантЪ". 8 августа 2014

За десять лет ее штат уменьшится на треть

"Почта России" задумала самое масштабное за последние годы сокращение персонала. Согласно проекту финансовой модели предприятия, подготовленной The Boston Consulting Group (BSG), ее штат за десять лет будет сокращен с 350 тыс. до 276 тыс. человек. Увольнения не затронут почтальонов, а коснутся людей, работающих на низкоквалифицированных рабочих местах, уверяют в "Почте России".

В 2018 году численность персонала ФГУП "Почта России" сократится на 19,5%, до 295,8 тыс. человек, следует из проекта BSG (есть у "Ъ"). А через десять лет, к концу 2023 года, штат будет сокращен на 27,7%, до 276,7 тыс. человек. Источник, близкий к "Почте России", подтвердил, что менеджмент ФГУПа и Минкомсвязь планируют к 2023 году сократить порядка 70 тыс. сотрудников "Почты России". К 2018 году планируется "определенное сокращение штатной численности "Почты России"", сказал "Ъ" замглавы Минкомсвязи Михаил Евраев. "Уменьшение численности персонала будет не потому, что кого-то уволят, а в силу сокращения пустых вакансий в результате выхода сотрудников на пенсию", — пояснил он. В то же время на предприятии в два раза будет повышена зарплата. В соответствии с обсуждаемым проектом стратегии "Почты России" в 2018 году она составит 37 тыс. руб., добавил замглавы Минкомсвязи. При этом планируется, что производительность труда на "Почте России" за счет автоматизации процессов и повышения квалификации сотрудников вырастет в 2,3 раза, сказал Михаил Евраев.

"В горизонте пяти-десяти лет мы ожидаем уменьшения численности сотрудников. Эти изменения обусловлены демографическими факторами, так как сейчас около 30% сотрудников предпенсионного и пенсионного возраста", — передал "Ъ" гендиректор "Почты России" Дмитрий Страшнов. По его словам, одновременно с этим в результате модернизации инфраструктуры и автоматизации технологических процессов будут высвобождаться низкоквалифицированные рабочие места, но более низкими темпами, чем достижение сотрудниками пенсионного возраста. Это будет создавать дефицит высококвалифицированных, а значит, более высокооплачиваемых рабочих мест, добавил он. "Таким образом, сокращение персонала не планируется. Особенно это касается операторов почтовых отделений и почтальонов, где нам необходимо повышать качество обслуживания", — добавил господин Страшнов. В секретариате профильного вице-премьера Аркадия Дворковича не прокомментировали информацию о планах по сокращению персонала почты.

В 2013 году выручка "Почты России" составила 133 млрд руб., а средняя зарплата — 16,7 тыс. руб., следует из годового отчета ФГУПа. Производительность труда составила 381 тыс. руб. на человека. Согласно проекту финмодели предприятия, в 2018 году выручка почты вырастет на 36%, до 207 млрд руб.; средняя заработная плата поднимется на 42%, до 29 тыс. руб. в месяц, а производительность труда — на 51%, до 780,4 тыс. руб. на человека. Весной глава Минкомсвязи Николай Никифоров предлагал правительству повысить оклад гендиректора "Почты России" с 250 тыс. руб. в месяц "до среднерыночного уровня", который, по данным PwC, составляет 3,7 млн руб. в месяц.



У Почтовой службы США (USPS), выручившей в 2013 году \$67,3 млрд, производительность труда составила \$108,9 тыс. на человека. Это в десять раз выше, чем на "Почте России". Впрочем, штат USPS в 1,7 раз превышает численность персонала "Почты России". К концу 2013 года общая численность сотрудников USPS составляла 618



тыс. человек. В минувшем году для снижения издержек USPS уволила 37 тыс. постоянных сотрудников и наняла вместо них 26 тыс. работников с временным контрактом, почасовой оплатой и без значимых льгот. Годовой доход гендиректора USPS Патрика Донахоу составил \$436,5 тыс. Выручка британской Royal Mail за 2014 финансовый год, закончившийся 31 марта, составила 79,4 млрд. Производительность труда Royal Mail составила 756,4 тыс. на человека (в 8,7 раз больше, чем на "Почте России"). Штат Королевской почты составлял 167,7 тыс. сотрудников. С марта компания начала переговоры с профсоюзом работников о сокращении 1,3 тыс. сотрудников. Годовая зарплата гендиректора Royal Mail Мойи Грин составила 7498 тыс. (Коммерсантъ 08.08.14)

Почта запустила поезд. "Ведомости". 8 августа 2014

До 150 млн руб. транспортных издержек в год будет экономить "Почта России" благодаря началу работы первого в России сугубо почтового поезда, сообщил вчера "Ведомостям" представитель почты.

Первый поезд был отправлен вчера. Он будет курсировать между Москвой и Владивостоком каждые два дня, проходя этот путь в одну сторону за 10 дней (таким образом, одновременно в пути будет находиться 10 таких поездов). Благодаря только этой мере почта надеется сократить время оборачиваемости вагонов на 20%, рассказал заместитель гендиректора "Почты России" Алексей Скатын.

После начала работы поезда доля железнодорожных перевозок в объеме магистральных почтовых потоков "Почты России" сразу же вырастет с 37 до 47% (по весу), говорит Скатын. То есть поезд будет перевозить около 10% всего магистрального почтового трафика. Этот поток будет перераспределен от привлекаемого "Почтой России" стороннего автотранспорта, который сейчас перевозит около 47% магистрального почтового трафика, следует из презентации Скатына. "Почта России" хочет довести к 2018 г. долю железнодорожных магистральных перевозок до 55%, снизив долю привлеченного автотранспорта до 24%. Доля авиаперевозок к этому же сроку должна вырасти с 10 до 15%. В планах "Почты России", в частности, запустить почтовые самолеты по двум наиболее популярным направлениям интернет-торговли — в США и Китай, рассказал вчера министр связи Николай Никифоров.

В каждом поезде будет до 19 вагонов, сообщил Скатын, т. е. всего будет задействовано до 190 почтовых вагонов. При этом новых вагонов для этого поезда не понадобится — почта перераспределит уже имеющиеся, которые сейчас прицепляют к другим составам, говорит он. По словам представителя компании, сейчас у "Почты России" 759 вагонов. Благодаря тому что по этому маршруту поезд сможет загружать и выгружать почту более чем на 70 станциях, у компании появится 28 новых почтовых маршрутов, а их общее количество вырастет до 131 — максимальный показатель за всю историю ФГУП, радуется Скатын. Он надеется к тому же сократить показатель отцепок и простоя вагонов, задержку почты в пути. Старший вице-президент РЖД Анатолий Краснощек также рассчитывает, что в пути нового поезда удастся избежать отцепок вагонов для погрузки и выгрузки почты.

Это пока эксперимент, надо посмотреть, как он реализуется, говорит президент Национальной ассоциации дистанционной торговли Александр Иванов, 10 дней — предельный срок для норматива доставки. Кроме того, по его словам, "Почте России" скорее всего придется столкнуться с фактом, что из Москвы состав будет уходить заполненный, а обратно его будут гнать порожняком. (Ведомости 08.08.14)

"ТРАНСЛОДЖИКС": Поддержка инициатив Санкт-Петербургского регионального отделения "Деловая Россия"

7 августа в Смольном генеральный директор компании "ТРАНСЛОДЖИКС", член совета Санкт-Петербургского регионального отделения "Деловая Россия" А.В. Ямалов принял участие во встрече временно исполняющего обязанности губернатора Санкт-Петербурга Г. С. Полтавченко с делегацией детей военнослужащих авиационной базы ОДКБ "Кант" в Киргизской республике и воспитанниками воскресной школы при православной церкви города Ош.

"Ваши родители защищают наше Отечество на восточных рубежах, и делают это с честью и достоинством. Мы стараемся делать все, чтобы вы чувствовали поддержку Родины, помощь России", - сказал временно исполняющий обязанности губернатора.

Напомним, что делегации из Канта бывали в Петербурге не раз. На этот раз для детей была запланирована обширная программа с посещением города Кронштадта, Петергофа, Царского Села.

Экскурсия для детей в Петербурге была организована Правительством Санкт-Петербурга при участии Санкт-Петербургского регионального отделения "Деловая Россия".

Это уже не первый проект, который поддерживает компания "ТРАНСЛОДЖИКС", далее планируется активная работа в этом направлении. (INFOline, ИА (по материалам компании) 11.08.14)

Крупнейший грузоперевозчик "ПЭК" открыл филиал в Пскове.

6 августа 2014 г., Москва. Один из крупнейших российских грузоперевозчиков компания "ПЭК" открыла филиал в г. Пскове. Теперь компания насчитывает 139 отделений в 105 городах РФ и Казахстана.

"Компания "ПЭК" перевозит сборные грузы, такой вид грузоперевозок в первую очередь востребован в области торговли, — комментирует Сергей Ласкин, директор филиала компании "ПЭК" в г. Пскове. — Действительно, до открытия филиала мы доставляли грузы нашим клиентам из ближайшего филиала в Великом Новгороде адресно.



Несмотря на удаленность городов, машины из Великого Новгорода отправлялись в Псков ежедневно. Уже несколько лет мы поставляем грузы в магазины таких крупнейших торговых центров, как "Империал", "Максимус", "ПИК60", "Гулливвер", "Меркурий" и др. Нашими постоянными клиентами являются крупные дистрибьюторские и производственные компании города. Сегодня мы отмечаем тенденцию — среди жителей Пскова значительно выросло количество покупателей в интернет-магазинах. Возможно, это связано с общей тенденцией сокращать расходные средства или приобретать необходимые товары с максимальной экономией. Однако стабильный грузопоток и количество заказчиков наших услуг в последние месяцы увеличились настолько, что мы открыли филиал со складом для постоянного приема и выдачи грузов".

При выборе места офиса и склада компания максимально учла интересы клиентов, разместив их на ул. Леона Поземского, недалеко от центра города, рядом с остановкой общественного транспорта и с беспрепятственным удобным въездом.

Компания "ПЭК" известна на рынке логистических услуг оптимальными сроками перевозки сборных грузов, широкой филиальной сетью по всей стране и высоким уровнем сервиса. Клиентами "ПЭК" являются производственные предприятия, дистрибьюторы, торговые сети, интернет-магазины, а также обычные жители, у которых есть необходимость отправить груз в любую точку РФ, Казахстана или Беларуси.

Филиал компании в Пскове работает по единым стандартам компании "ПЭК": прием и выдача грузов непосредственно на складе, адресный забор (доставка) груза у клиентов как в черте города, так и в области, онлайн-консультирование, оповещение клиентов с помощью смс или e-mail, обслуживание граждан профессионалами колл-центра.

В сфере трудоустройства компания "ПЭК" является привлекательным работодателем: ежегодно расширяя бизнес, компания постепенно увеличивает штат сотрудников и создает таким образом дополнительные рабочие места. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 07.08.14)

"РЖД Логистика" активно развивает сервис по доставке частных легковых автомобилей по Северной железной дороге.

Компания "РЖД Логистика" активно развивает социально значимый сервис по доставке частных легковых автомобилей по Северной железной дороге. Эта услуга наиболее актуальна на участке Сосногорск-Воркута, где отсутствует нормальное автомобильное сообщение, и особенно востребована именно летом, когда многие жители региона отправляются в отпуск. Филиал ОАО "РЖДЛ" в Санкт-Петербурге совместно с Северной дирекцией по управлению терминально-складским комплексом разработали эффективное решение для доставки автомобилей в специализированных вагонах-сетках.

Подвижной состав предоставлен другой дочерней компанией ОАО "РЖД" — ОАО "РейлТрансАвто". В такой вагон-автомобилевоз помещается до 12 машин, при этом значительно снижается себестоимость перевозки.

В комплекс услуг входит погрузка, размещение и крепление груза, оформление перевозочных документов, ответственное хранение, а на станции назначения — выгрузка автомобилей. В стоимость включено также страхование груза на время перевозки.

Всего на сегодняшний день по заявкам жителей региона перевезено более 50 автомобилей. Перевозки осуществляются в рамках проекта "РЖД Экспресс". (INFOLine, ИА (по материалам компании) 08.08.14)

ОАО "РЖД" и Почта России запустили регулярное железнодорожное почтовое сообщение.

7 августа с Казанского вокзала столицы по маршруту Москва-Владивосток отправился первый в истории российской почты почтовый поезд. В запуске поезда приняли участие Министр связи РФ Николай Никифоров, генеральный директор ФГУП "Почта России" Дмитрий Страшнов, старший вице-президент по организации перевозок ОАО "РЖД" Анатолий Краснощёк.

Запуск почтового поезда позволяет Почте России повысить качество магистральных перевозок, от которых зависит период нахождения почтового отправления в пути, и, соответственно, срок доставки корреспонденции в целом.

С вводом почтового поезда общее количество железнодорожных маршрутов доставки почты возрастет до самого высокого в истории Почты России значения — 131 маршрут. Возможность формирования состава только за счет почтовых вагонов позволит сократить показатель отцепок, сократить простой вагонов и задержку почты в пути.

"Задача Почты России минимизировать сроки доставки, - отметил генеральный директор ФГУП "Почта России" Дмитрий Страшнов. - Для этого необходима отлаженная логистика и четкое взаимодействие Почты с перевозчиками. Сотрудничество с Российскими железными дорогами особенно важно для Почты России на дальнемагистральных маршрутах доставки, где железную дорогу не заменит ни автомобильный, ни авиационный транспорт".

В течение последнего года Почте России за счет прямых договоров с транспортными компаниями, в первую очередь с Федеральной пассажирской компанией, удалось добиться качественных изменений в магистральной доставке. Соблюдение контрольных сроков пересылки писем на магистральных маршрутах за год выросло в среднем с 53,49% (второй квартал 2013 года) до 84,1% во втором квартале 2014. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 07.08.14)

**Точно в срок. "Призыв". 12 августа 2014**

Расширяется спектр логистических услуг ОАО "РЖД"

На Южно-Уральской железной дороге отрабатывают процесс перевозки грузов по графику – с согласованным временем отправления и прибытия.

В качестве провайдера логистических услуг холдинга выступило ОАО "РЖД Логистика". Это дочернее подразделение создано для организации эффективных решений по доставке грузов.

– Наша компания уже отработала схему отправки грузов в составе регулярных специализированных контейнерных поездов по маршруту Екатеринбург – Санкт-Петербург – Екатеринбург, – рассказывает и.о. заместителя директора филиала ОАО "РЖД Логистика" Дмитрий Нигматуллин.

А с 1 июля ОАО "РЖД Логистика" приступило к реализации комплексного проекта одного из клиентов ЮУЖД – ОАО "Новотроицкий цементный завод". Речь идёт о перевозке грузов по принципу "Точно в срок", или на железнодорожный лад – перевозка по графику, с согласованным временем отправления и прибытия.

– Мы выступили с предложением взять под свою ответственность весь цикл перевозки известняка с момента его складирования на площадке дробильно-сортировочного комплекса (ДСУ), примыкающего к станции Новоорск, до момента выгрузки непосредственно на предприятии (станция Новотроицк). Наша компания отвечает за погрузку вагонов на тупике, организует маневровую работу, выступает грузоотправителем, грузополучателем и плательщиком по перевозке, оформляет все требуемые документы, – поясняет ситуацию Дмитрий Явдатович.

Отметим, что ранее "Новотроицкий цементный завод" перевозил этот груз автомобильным транспортом.

– При подготовке проекта мы обратили внимание на ряд лимитирующих факторов, таких, как оборот вагонов от ДСУ до станции Новотроицк; сложная поездная обстановка на станции Новоорск; объём перевозимого груза, – продолжает Дмитрий Нигматуллин.

К решению данных вопросов подключилась ЮУЖД: по указанию первого заместителя начальника дороги Сергея Чернова создали рабочую группу, в которую вошли представители ОАО "РЖД", в том числе ТЦФТО, и ОАО "РЖД Логистика".

Партнёры вместе разработали график движения с фиксированным временем отправления и прибытия. Размер маршрута выбран в соответствии с текущей весовой нормой. Чтобы "обойти" грузонапряжённые пути станции Новоорск, приёмо-отправочные операции с гружёным и порожним подвижным составом решили перенести на пути станции Ириклинск. Там же проводить и коммерческий, и технический осмотр готового маршрута. Что касается перевозки, то её запланировали осуществлять магистральным локомотивом серии 2Т10 без отцепки на всём маршруте от Ириклинска до Новотроицка и обратно. А график движения составили таким образом, чтобы при существующих мощностях погрузки/выгрузки маршрут делал полный оборот в течение 72 часов.

– К перевозкам мы приступили с 1 июля. Первые, пробные отправки показали работоспособность и эффективность предложенной схемы. Отклонения от согласованного времени отправления со станции Новоорск (это 13.00 московского времени) составляют +/- 5 минут. Отклонение по прибытию на станцию Новотроицк гружёного маршрута составляют +/- 20 минут. Таким образом, можно говорить, что сырьё прибывает "точно в срок", – комментирует первые итоги Нигматуллин.

В текущем месяце запланировано перевезти по расписанию 10 гружёных и 10 порожних маршрутов, или 30 000 тонн груза (то есть весь объём, предъявляемый предприятием). Дополнительный доход, который получит ОАО "РЖД", составит порядка 2,7 миллиона рублей. А в случае появления дополнительного маршрута объём груза может быть увеличен до 60 000 тонн ежемесячно. Соответственно, в два раза увеличится и дополнительный доход холдинга.

– Отраден тот факт, что мы одними из первых на ЮУЖД осуществили перевозку по твёрдой нитке графика. Мы готовы и дальше развивать данный сервис для наших клиентов, так как за такими перевозками будущее, – говорит Нигматуллин. (Гудок 12.08.14)



Строительство логистических комплексов

Столичная компания НТС "Градиент" выкупила имущественный комплекс разорившейся ООО "Логопарк-Прикамье".

Проект пермского логистического комплекса "Навигатор" реализует московская компания НТС "Градиент". Первоначально проект логопарка инвестировала группа компаний "ЭР-сити". Завершение строительства первой очереди логистического центра ожидалось в четвертом квартале 2010 г., но так и не произошло. В марте 2013 г. в отношении созданной "ЭР-сити" компании "Логопарк-Прикамье" было открыто конкурсное производство и имущественный комплекс "Навигатор" выставлен на торги. В состав комплекса вошли право аренды земельных участков "Навигатора" суммарной площадью 7 га, ряд инфраструктурных объектов логопарка, объект незавершенного строительства площадью 5,3 тыс кв.м., а также одноэтажный отсек блока С площадью 9,3 тыс. кв. м. Комплекс выкупила во втором квартале текущего года НТС "Градиент".



В июле компании выдано разрешение на строительство логопарка. Общая площадь терминала станет меньше. Если первоначально проект задумывался общей площадью 42 тыс кв.м, то новый собственник намерен сократить площадь логистического комплекса до 33,5 тыс кв.м. Каким образом "Градиент" намерен использовать логопарк пока не известно.

Справка: НТС "Градиент" - один из лидеров на российском рынке дистрибуции. Компания работает с 77 регионами страны, поставляя продукции свыше 100 зарубежных и российских брендов потребительского рынка. С 2006 г. внедряет на рынок собственную косметическую линию Vivienne Sabo.

Для справки: Название компании: Градиент, Национальная торговая сеть Адрес: 125362, Россия, Москва, ул. Свободы, д. 29, этаж 5, г. Телефоны: +7(495)9336000 Факсы: +7(495)9336010 E-Mail: gradient@gradient.ru Web: <http://www.gradient.ru> (HUBPROM 11.08.14)

Павел Гурьянов: В Оренбурге запустят логистический центр овощной продукции.

Одна из наиболее острых проблем, с которой сталкиваются оренбургские сельхозпроизводители, связана с реализацией овощной продукции.

– Наши хозяйства готовы увеличить в несколько раз производство овощей, но самостоятельно реализовать такой объем они не могут. В следующем году будет запущен логистический центр овощной продукции, что позволит производителям увеличить объемы производства, – сказал Павел Гурьянов, начальник управления сельского хозяйства Оренбурга.

Инвесторы планируют приступить к строительству логистического центра уже в августе. Он будет способен подготовить к продаже и расфасовать до 2 тысяч тонн овощей и фруктов, выращенных оренбургскими хозяйствами. Сметная стоимость проекта – 250 миллионов рублей.

Одно из перспективных направлений – выращивание овощей в закрытом грунте или в теплицах. В пригородных сельскохозяйственных предприятиях только в этом году появились тепличные хозяйства общей площадью более 3 гектаров. Поставлять свою продукцию на рынки города предприниматели начали в конце мая, – заявил Павел Гурьянов.

- Ожидаемый урожай ранних овощей составит 8,6 тысячи тонн. Это позволит заметно снизить рыночные цены на овощи. Ни для кого не секрет, что в цены на привозные изначально закладывается стоимость доставки.

На розничные рынки города и оптовый рынок "Петровский" уже поставлено более 3 тысяч тонн овощей нового урожая. Средняя цена ранней капусты от производителя составляет порядка 3 – 5 рублей за килограмм, на картофель –

15 рублей. В то же время на рынке картофель стоит 25 – 30 рублей за килограмм. Но в этом заключается и серьезная проблема. Отношение к потенциальным конкурентам у рыночных торговцев однозначное: не пускать на рынки тех, кто сбивает цены, – отметил он.

- Решать проблему нужно не только предпродажной подготовкой оренбургских овощей, но и организацией их продажи через сетевые магазины, – резюмировал

(ria56.ru) (11.08.14)

На месте сызранской птицефабрики может появиться логистический комплекс.

На месте ОАО "Птицефабрика "Волжская", на которой запущена процедура банкротства, может быть построен логистический комплекс. Желаящих развивать единственную в Самарской области птицефабрику яичного направления так и не нашлось. Интерес к сельхозпредприятию уже отпал – корпуса и оборудование морально устарели, и если заниматься производством куриного яйца, то все необходимо сносить и строить заново. В результате на ООО "ТД "Агроторг" – дочерней структуре Россельхозбанк главного кредитора "Волжской" – решили



кардинально перепрофилировать площадку. Одним из вариантов является размещение здесь логистического комплекса. При этом географическое положение площадки получится на перекрестке дорог, направленных на все четыре стороны света. Однако пока инвесторов, готовых вложиться в такой проект, тоже не нашлось. (syzran-small.ru) (11.08.14)

В Челябинске предлагают создать кластер оптовой торговли.

Челябинские оптовики намерены объединиться для развития своего бизнеса. Предприниматели ищут инвесторов для строительства площадки с офисами и складами.

Предприниматели выступили с идеей создания кластера оптовой торговли в Челябинске в целях улучшения бизнеса. В настоящее время идет поиск подходящего места и инвесторов, готовых вложиться в строительство площадки, рассказал DK.ru генеральный директор ООО ТД "СантехУрал" Сергей Ермаков.

"Я знаю о том, что недалеко от Челябинска выделена территория, в которую на льготных условиях приглашают инвесторов для открытия новых производств. Мое предложение заключается в том, чтобы создать отдельную площадку для предприятий оптовой торговли. Это может стать своего рода постоянной действующей выставкой товаров народного потребления. "Торговая деревня" с современными складами и шоу-румами, офисами, подъездными путями, кафе и конференц-залом. Предпринимателям можно предложить аренду с правом выкупа", – говорит Сергей Ермаков.

По его словам, объединение предпринимателей необходимо для развития оптовой торговли, которая сегодня, в отличие от розницы, организована в регионе очень слабо, сосредоточена в основном на старых объектах советских времен. Оптовики хотят найти площадку в продающем месте в черте города, с удобной транспортной развязкой, на которой в одном месте можно было бы разместить склады и офисы. Сергей Ермаков отметил, что предложение интересно всем сторонам: предприниматели получают необходимые помещения и инфраструктуру, а инвесторы – гарантированную отдачу, так как планируется аренда с правом выкупа.

Напомним, как ранее писал DK.ru, помимо "торговой деревни", в Челябинске рассматривается возможность строительства современного конгрессно-выставочного центра. По мнению президента ЮУТПП Федора Дегтярева, он должен стать площадкой, на которой предприниматели могли бы демонстрировать свои достижения, обмениваться опытом, в том числе с коллегами из других субъектов России и зарубежных стран.

Для справки

По предварительным данным Челябинскстата, в июне 2014 года оборот оптовой торговли в Челябинской области составил 63 055,3 млн рублей или 120,7% к июню 2013 года. На долю субъектов малого предпринимательства приходилось 46,4% оборота оптовой торговли.

Оборот розничной торговли в июне 2014 года составил 42 072,1 млн рублей, что в товарной массе составляет 92,6% к соответствующему периоду предыдущего года, в январе-июне 2014 года – 250 981,8 млн рублей и 98,2%. (Деловой квартал (Челябинск) 11.08.14)

Правительство России распределило ряд субсидий в сфере растениеводства и животноводства.

Правительство России на заседании 7 августа приняло решение о перераспределении бюджетных ассигнований в рамках госпрограммы развития АПК на 2013–2020 гг. и распределении субсидий, предоставляемых в 2014 г. из федерального бюджета на софинансирование расходных обязательств субъектов РФ, связанных с возмещением части процентной ставки по инвестиционным кредитам на развитие растениеводства, переработки и развития инфраструктуры и логистического обеспечения рынков продукции растениеводства и животноводства.

Документом, в частности, перераспределены бюджетные ассигнования на общую сумму 6,59 млрд. руб., которые будут направлены на возмещение части процентной ставки по инвестиционным кредитам (займам) на развитие животноводства, переработки и развития инфраструктуры и логистического обеспечения рынков продукции животноводства.

Также перераспределены 3,214 млн. руб., которые будут направлены на возмещение части процентной ставки по инвестиционным кредитам на развитие растениеводства (2,362 млрд. руб) и животноводства (852 млн. руб).

Кроме того, дополнительно распределены субсидии на вышеуказанные цели, в т.ч.:

- развитие растениеводства, переработки и развитие инфраструктуры и логистического обеспечения рынков продукции растениеводства в размере 11,477 млрд. руб;
- развитие животноводства, переработки и развитие инфраструктуры и логистического обеспечения рынков продукции животноводства в размере 39,264 млрд. руб. (АПК-Информ 07.08.14)

Складской комплекс на 447 тыс кв м строится в Дмитровском районе Подмосковья.

Складской комплекс "Северное Шереметьево" общей площадью 447,08 тысячи квадратных метров возводится в Дмитровском районе (сельское поселение Габовское, в районе деревень Глазово и Бабаиха) Подмосковья, следует из пресс-релиза Министерства строительства Московской области.

Как уточняется в сообщении, два складских корпуса общей площадью более 43 тысяч квадратных метров уже возведены. Также построены два контрольно-пропускных пункта, авторемонтная мастерская (площадью 1,480



тысячи квадратных метров), четыре трансформаторных подстанции, очистные сооружения для бытовых стоков. Кроме того, уже действуют склады № 9 (площадью 13,3 тысячи квадратных метров) и складом № 11 (площадью 39,3 тысячи квадратных метров).

"Перспективное строительство предусматривает возведение ещё 8 складских корпусов общей площадью около 350 тысячи квадратных метров. Весь комплекс будет оснащён парковками: 585 машиномест для грузовых автомобилей, 938 машиномест для легкового автотранспорта", - отмечается в сообщении.

В нем говорится, что инвестор заявляет о своих планах создать на этом парковом объекте около 4 тысяч мест приложения труда: 2,5 тысячи - для работников склада, 1000 - для обслуживающего персонала, ещё 500 - для офисных сотрудников и охраны. (РИАН Недвижимость 11.08.14)

Приморье делает ставку на собственный урожай. "Золотой Рог". 6 августа 2014

Более 200 тыс. тонн сои планируют собрать в этом году сельхозпроизводители Приморья, что станет рекордным показателем для края. И это при том, что в последние годы урожай этой не превышал 160 тыс. тонн. Глава региона Владимир МИКЛУШЕВСКИЙ поставил задачу развивать в Приморье собственную переработку сельхозпродукции и инвесторы демонстрируют высокий интерес к этому направлению.



Так, российский холдинг "АГРОБиотех" разрабатывает проект создания на территории Приморья агропромышленного комплекса по производству соевого концентрата. Владимир Миклушевский поддержал идею создания такого комплекса и отметил, что для подобных проектов в Приморье уже формируются индустриальные парки.

"Уже в этом году мы планируем создать площадки для реализации инвестиционных проектов, в том числе - агропромышленных. Кроме того, производство обеспечит новые рабочие места для приморцев. У нас в крае создана хорошая образовательная база, которую необходимо использовать для обучения специалистов", - заявил Владимир Миклушевский.

ДОСЬЕ "ЗР"

Соя наряду с рисом традиционно считается главной и даже стратегической культурой в растениеводческой отрасли Приморья, несмотря на возросшее значение в последние годы кукурузы. Впрочем, кукуруза при всех впечатляющих показателях роста объемов производства пока в структуре посевных площадей уступает по количеству гектаров даже зерновым. И уж тем более существенно отстает от сои, на которую приходится практически половина всех посевов в крае: из 406 тыс. гектаров, засеянных в этом году, 207 тыс. - соевые гектары.

В приоритете собственный потребитель

Интерес сельхозпроизводителей к сое связан с высоким спросом как на внутреннем российском рынке, так и на рынках за пределами нашей страны. Близость огромного по емкости азиатского рынка, возрастающее внимание к приморской сое различного рода экспортеров в значительной степени определяют перспективу производства именно этого продукта. На этот спрос приморские аграрии отвечают ростом площадей. Прирост соевых гектаров только в нынешнюю посевную составил порядка 7%.

В этой ситуации о своей готовности реализовать проекты заявляют переработчики сои. Крупнейшим потребителем сои в Приморье является Уссурийский масложиркомбинат, который сегодня ищет инвесторов для своих растениеводческих проектов. Кроме того, есть предложения и от зарубежных инвесторов.

В то же время внутренний спрос в Приморье, очевидно, в ближайшие годы будет так же возрастать. Этот рост специалисты связывают с развитием производств по переработке сои внутри региона, в первую очередь, для обеспечения нужд местного животноводства. По словам директора департамента сельского хозяйства и продовольствия Андрея БРОНЦА, основная задача в сельском хозяйстве края сегодня - это восстановление свиноголовья после эпидемии ящура. Среди других задач к первостепенным следует отнести и необходимость наращивания поголовья крупного рогатого скота. В общем, ожидается, что именно животноводческие хозяйства станут основным внутренним потребителем сои.

"Приморская соя востребована не только в азиатских странах, но и в западных регионах страны, потому что там комбикормовым заводам необходим протеин, - говорит Андрей Бронц. - Нам нужно работать над качеством продукции, поставлять качественные комбикорма потребителям. В первую очередь нужно свои потребности обеспечить этой продукцией, потому что то, что нам сегодня привозят из других регионов, даже комбикормом часто не является. Это отходы крупной промышленности, мукомольной. А высокопроизводительные животноводческие комплексы потребляют комбикорм высокого качества".

Логистика выходит на новый уровень

Еще одно направление, стимулирующее производство этой культуры и получившее поддержку администрации края, связано с развитием инфраструктуры. В этой связи особое значение приобретают проекты строительства зерновых логистических центров, причем появиться они могут в перспективе не только на российской территории. Как сообщали СМИ, губернатор китайской провинции Цзилинь Баинь ЧАОЛУ на встрече с главой



Минвостокразвития Александром ГАЛУШКОЙ заявил о готовности построить на своей территории логистический центр, который может стать частью инфраструктуры зернового порта Зарубино. А это в свою очередь будет способствовать налаживанию внешнеэкономических связей и увеличению торгового оборота.

В то же время на территории Приморья уже сегодня агропромышленные предприятия реализуют собственные инфраструктурные проекты. Активно строятся новые логистические центры в нескольких районах края.

"Логистический центр - это накопитель, через который будет осуществляться отгрузка продукции, - рассказывает Андрей Бронц. - Под логистическим центром мы понимаем, в том числе, сетевые элеваторы, элеваторы-накопители. Сегодня мы строим элеваторные мощности в Ханкайском районе, в Лесозаводском на базе ЗАО "Курское", (накопитель, проектная мощность до 30 тыс. тонн), элеваторный комплекс строит компания "Мерси Трейд", кроме того компания "Хенде" приступила к строительству в Хороле и в Михайловке, есть проекты строительства еще у ряда хозяйств и несколько элеваторов строит "Армада".

Отметим, на прошлой неделе глава Приморского края Владимир Миклушевский подписал соглашение с ООО "Группа Компаний "Русагро". Компания намерена войти на территорию края с проектом по строительству свинопеределывающего и комбикормового производств. Инвестиции в аграрную экономику региона могут составить порядка 60 млрд рублей.

Глава региона Владимир Миклушевский считает, что площадкой для реализации проекта "Русагро" может стать агропарк в Михайловском районе.

Для справки: Название компании: *Армада, ООО* Телефоны: +7(812)3091146; +7(812)9680175 E-Mail: rigin@mail.ru Web: <http://www.armadaspb.ru>

Для справки: Название компании: *Группа компаний Русагро* Адрес: 142770, Россия, Москва, пос. Коммунарка, Промышленная зона, владение №2 Телефоны: +7(495)7833519; +7(495)3631661 Факсы: +7(495)3631661 E-Mail: reception@rusagrogroup.ru; rusagrogroup@rusagrogroup.ru Web: <http://www.rusagrogroup.ru> Руководитель: Басов Максим Дмитриевич, генеральный директор (Золотой Рог 06.08.14)

Склады для малого бизнеса. "Ведомости". 7 августа 2014

"Промстройсклад" строит под Новосибирском логистический комплекс на 48 000 кв. м. По замыслу компании он рассчитан исключительно на малый и средний бизнес — аудиторию, которую не принимают в расчет владельцы современных складов

Комплекс из 32 складских зданий площадью 1500 кв. м каждое строится между Омским трактом и Ордынской трассой, рассказал владелец и гендиректор компании Алексей Кузнецов. Землю "Промстройсклад" арендует у Новосибирского сельского района. Из 48 000 кв. м в комплексе "Толмачевский" около 5000 кв. м будут занимать офисы, еще 5000 кв. м — склады с температурой до +5 градусов, теплые и низкотемпературные склады, говорит Кузнецов.

В аренду малому бизнесу Кузнецов планирует сдавать складские площади от 100 кв. м: "Крупные логистические комплексы с такими клиентами даже разговаривать не станут, они сдают площади от 5000 кв. м". Он рассчитывает на клиентов, чей бизнес подвержен сезонности, и готов увеличивать или снижать арендные площади в зависимости от потребностей арендаторов. Предварительные договоры о сотрудничестве Кузнецов пока не подписал ни с одной компанией, но устные договоренности есть с одной из федеральных сетей пиццерий (ей нужен низкотемпературный склад до 500 кв. м), с оптовыми поставщиками цветов, утверждает он.

Ставка аренды — 300 руб. за 1 кв. м, включая отопление, водоснабжение и электричество, говорит Кузнецов.

Стоимость проекта — 290 млн руб., на проектную мощность он выйдет в 2017 г. и окупится за семь лет, сказал Кузнецов. Заемные средства при строительстве компания использовать не будет, уверяет он.

Кузнецов очень четко уловил современные тенденции — дифференцирование логистических площадей по типам клиентов, говорит управляющий партнер DSO Consulting Лариса Трушкина. По ее мнению, проект рассчитан на посткризисное восстановление экономики, рассчитывать на 100%-ную заполняемость бизнес-парка "Промстройсклад" сможет не ранее 2018-2019 гг., а сроки окупаемости инвестиций могут растянуться на 15 лет. Ставки аренды складских помещений в ближайшие два года расти не будут, кроме того, есть потенциал их снижения на 20%, уверена Трушкина. По ее словам, цены, которые объявляет "Толмачевский", соответствуют складам класса А.

Рынок складов в Новосибирске уже насыщен, город располагает не менее 1,2 млн кв. м складских площадей, из них не менее 460 000 кв. м — класса А, знает Трушкина. Крупнейшие — введенный в 2009 г. логистический центр компании "МегаЛоджикс-Новосибирск" (121 000 кв. м), построенный в 2010 г. PNK Group логистический центр "PNK-Толмачево" (242 000 кв. м) и первая очередь "Логопарка "Толмачево" (45 000 кв. м, принадлежит IQ Property Management). Новосибирский "Байт-транзит" строит логистический парк "Север" на 200 000 кв. м с объемом единовременного хранения 350 000-400 000 т.



По словам гендиректора "Байт-транзита" Алексея Шпикельмана, крупные складские комплексы сдают в аренду площади от 2000 кв. м. Более мелкая нарезка менее интересна, говорит он. С маленькими клиентами логопарк "Байт-транзита" собирается обкатать схему ответственного хранения грузов.

Девелопер и строитель

Кузнецов — бывший совладелец (до 2009 г.) складского комплекса площадью 19 000 кв. м на ул. Петухова, на территории бывшего ЖБИ-1. Его компания "Промгражданстрой" возводит под Новосибирском поселок таунхаусов "Пригородный простор", рассчитанный на 618 семей. (Ведомости 07.08.14)

Логистическая уловка. "Новые Известия". 12 августа 2014

За превращение подмосковной деревни в промзону расплатились подключением газа

В деревне Сидорово Ступинского района Подмосковья завершается строительство крупного логистического центра, против которого протестовали местные жители. Письма в надзорные органы, митинги и пикеты не дали никакого результата. Теперь прямо за огородами сидоровцев высится стена огромного ангара, а скоро к 97 терминалам начнут подъезжать фуры. Местные власти, однако, уверены, что огромный склад — это благо для Сидорово, ведь благодаря коммерсантам жители получают газ. Правда, подведут его только до границ деревни.

Деревня Сидорово, административно относящаяся к городу Михнево, невелика по размерам — всего около 70 домов — и расположена, как многие старые деревни, по обеим сторонам дороги. Местные называют свою улицу Старой Каширкой. Через деревню непрерывающимся потоком летят и легковушки, и фуры. Новая Каширка — федеральная трасса "Дон" — шумит неподалеку, но на этом участке она платная. К дороге через деревню привыкли, хотя несчастные случаи из-за нее время от времени происходят: однажды женщину убило оторвавшимся от грузовика колесом, а сейчас на одном из деревьев в середине деревни тоже висит скорбный венок.

А вот к соседству с логистическим центром общества с ограниченной ответственностью (ООО) жители деревни привыкнуть не могут. "Шум от стройки до 12 ночи. Гремят самосвалами. По вечерам особенно слышно... На участке уже ничего не посадишь. За моим участком будут отстойники для машин. Зимой водители будут часами греться в машинах, ждать загрузки-разгрузки, а мы будем дышать выхлопными газами", — сетует Мария Еремина, участок которой упирается в новую промзону.

Опрошенные "НИ" жители Сидорово рассказали, что на занятой логистическим центром территории были пруды и в них купались, а теперь они засыпаны. "Я с братиком купался там, где теперь склады делают", — рассказал "НИ" внук одной из местных жительниц, семилетний мальчик. Глава Михнево Валентин Лесков в беседе с "НИ" возражает: "На месте стройплощадки водоемов не было. Было предприятие ДСО-1. Они, может, когда-то грунт брали для своих работ, был какой-то прудик там. Но там было огорожено, частная территория. Не было доступа населения к тем прудам".

Вообще, с началом строек жители Сидорово перестали отпускать детей с участков. Жители боятся толп гастарбайтеров, работающих на стройплощадках. "Молодую женщину в девять часов вечера тащили в машину — спасло просто чудо. Потом машина уехала на стройку. У нас в деревне не осталось ни одного не ограбленного дома", — рассказывает местная жительница, представившаяся Татьяной. Она же сообщила об "общественном туалете" возле стройки и о том, что возле колодцев гастарбайтеры устраивают помывочные: "Пробовали замки на колодцы вешать — сбивают".

"Всего два колодца в деревне. Их не чистят и не ремонтируют. У нас собака попала в колодец — мы четыре месяца были без воды. Это нормально?" — сокрушается жительница Сидорово Галина.

Руководство города уверено, что ООО здесь ни при чем. "У них на территории есть водопровод. Я подозреваю, что просто кто-то из жителей Сидорово пускает в свой дом жить гастарбайтеров, которые подрабатывают в поселке на стройках", — сообщила "НИ" помощница Лескова.

Сильнее всего пострадали те, чьи участки граничат с забором логистического комплекса. Местами старые частные ограждения оказались опрокинуты. А где-то, как утверждают сидоровцы, коммерсанты отхватили их территорию.

"Расстояния нарушены по одной причине: у предприятия есть четкие границы собственности и кадастровые номера земли. У наших жителей не у всех есть такие планы. Более того, наши жители почти все прихватили по несколько соток. Документов о собственности на лишнюю землю у них нет. Если сейчас все уйдут в границы своего участка, то расстояние будет приличное", — уверен градоначальник Лесков.

Валентин Лесков считает строительство терминала несомненным благом для всех: "Это предприятие важно не только для нас, а и для всей Московской области, для России. Это прямые иностранные инвестиции в нашу экономику. Они вкладывают по России миллиарды долларов. У нас бюджет наполняется, мы имеем возможность сделать этим людям асфальтирование. Сейчас строим Дом культуры — из бюджета. Никаких дотаций мы не получаем".

Конкретно для Сидорово польза будет в виде газа и питьевой воды. Здесь имеется в виду возможность подключения — коммуникации доведут до границ деревни. Дальше жители должны тянуть за свой счет. Но, по словам Лескова, без ООО газификация деревни в принципе была бы невозможна, так как в ней прописаны менее 100 человек.



Помимо газа и воды, по словам Лескова, уже осенью в качестве компенсации сидоровцам обещают зону отдыха вокруг оставшихся прудов – с детской площадкой и асфальтовыми дорожками. Пруды почистят, но купаться в них все равно будет невозможно. Лесков осознает, что некоторым жителям деревни не слишком повезло с соседством, но относится к этому философски: "Кто, как говорится, на что учился". Однако он подчеркивает, что проект прошел все согласования, публичные слушания, Градсовет Московской области. Так что все строится законно. "И дай бог, чтобы побольше таких предприятий работало в области", – заключает чиновник. (Новые Известия 12.08.14)



Открытие логистических комплексов

В Новосибирске открылся складской терминал — холодильник нового поколения.

Современный складской комплекс с холодильными терминалами класса А+ открылся в посёлке Садовый. Четверть комплекса уже занимает в качестве арендатора розничная продуктовая сеть "Магнит". Тайга.инфо выяснила, кому и зачем нужен в Новосибирске "коммерческий холод" общей площадью 25 000 кв. м.



Когда комплекс строился, инвесторы говорили Тайге.инфо, что их главная задача — объединить крупных сетевиков, предоставить им цивилизованную услугу по хранению продукции. "Мы, появившись здесь, дадим возможность поставки продуктов в этот регион для удаленных производителей, что расширит ассортимент продуктов питания наших магазинов и поднимет конкуренцию среди производителей. Всё это делается, в конечном итоге, и для населения, которому важно качество потребляемой ими продукции. Сейчас люди понимают, что качество товара зачастую зависит от способа хранения, важно, что это делается в свежести и чистоте", — объяснял инвестор проекта Александр Гюрджан.

Спустя восемь месяцев большой логистический комплекс длительного хранения с двумя складскими терминалами общей площадью 25 000 кв. м. в поселке Садовый под Новосибирском достроен и функционирует. Генеральный директор компании заказчика-застройщика ООО "НОРД-ЛК2" Андрей Данилюк говорит, что до недавнего времени рынок новосибирских складских услуг был сильно ограничен, услуги по предоставлению площадей для хранения продуктов питания оказывались практически единственной организацией — Новосибирским хладокомбинатом, построенным ещё в довоенное время.

Комплекс обеспечен энерго- и водоснабжением, автомобильными подъездными дорогами, системой хозяйственно-фекальной и ливневой канализации. Для нужд пожаротушения с объемом запаса 650 куб.м. построен подземный резервуар, который является также и источником оборотного водоснабжения, необходимого для охлаждения конденсаторов в жаркий период времени.

Холодильная установка выполнена в двухконтурном исполнении, в первом контуре циркулируют 2,9 тонны аммиака, которые не выходят за пределы машинного отделения. После соответствующего сжатия в компрессорах, через систему теплообменников аммиак охлаждает вторичный хладоноситель "Фризиум 40", который, циркулируя по системам трубопроводов, отдает холод в камеры, обеспечивая в них необходимый температурный режим — от +15 до -27 С. В разгрузочном пространстве размером 12*200 м, называемом зоной экспедиции, температура составляет от 0 до +5 С. Шестнадцать холодильных камер, площадью 1152 кв. м каждая, с 64 приемными доковыми окнами, расположены в двух корпусах комплекса. Просторные и охлаждаемые зоны экспедиции позволяют без тесноты и спешки погрузить, выгрузить и рассортировать товар. На складах комплекса можно хранить как глубоко замороженные мясо и рыбу, так и охлажденные товары — упакованные овощи и фрукты, кисломолочную продукцию. Хотя комплекс ещё не загружен полностью, здесь уже укомплектован штат сотрудников и есть вся необходимая погрузочная техника.

В холодильных камерах комплекса сохраняется чистота и санитарный режим, помещения складов соответствуют нормам санитарного законодательства. Перед поступлением на склад товар в буферной зоне принимают специалисты ветеринарной службы. Только после осмотра ветслужбой на предмет качества, свежести, чистоты и соблюдения правил перевозки, он перемещается на хранение в камеры. При выдаче товар также проходит ветеринарное освидетельствование и получает сертификат. Кроме складских камер, на терминалах построен административно-бытовой корпус площадью 1500 кв. м, включая столовую.

При выборе площадки для строительства инвесторы ориентировались, прежде всего, на транспортную доступность. "От нас до центра города — 17 км. Мы понимаем, что границы городских земель в перспективе будут расширяться. Находясь в непосредственной близости от Северного объезда, мы также ориентировались на то, что недалеко от нас будет сформировано начало Южного объезда, который, обходя чрезмерно загруженную дорогу в направлении Барнаула, будет соединен с федеральной трассой в районе Линёво, — говорит директор компании-застройщика. — Транспортная логистика здесь удачная. Большегрузы, не заходя в город, могут разгружаться у нас, и уже на более лёгком транспорте товар удобно развозить по торговым сетям".

С учётом предстоящего уже в этом году расширения Мочищенского шоссе, в компании надеются, что с точки зрения транспортной развязки, географическое расположение терминала даст результаты по быстрому заполнению складов. "Сегодня половина площади одного из складов занимает управляющая ЗАО „Тандер" одного из крупнейших в России сетевиков — компании „Магнит", — продолжает Андрей Данилюк. — По мнению инвесторов комплекса, крупным сетевикам просто больше некуда „заходить" на хранение в Новосибирске, по крайней мере, на хранение такого уровня. Общий объём груза, который могут принять терминалы превышает 50 000 тонн".



По словам собеседника Тайги.инфо, потребность в такого рода складах для Сибирского федерального округа велика, открытие даже такого комплекса проблему не решит, нужно строить еще и еще, поэтому в компании ориентированы на строительство второй очереди, а также строительстве подобных складов в Красноярске и Иркутске. Складской комплекс в Садовом ориентирован как на крупные компании, вроде "Магнита", так и на арендаторов с меньшими оборотами торговли. "Наша задача для всех клиентов, которым потенциально могут быть интересны наши услуги, создать соответствующие условия, связанные с гарантийным хранением в гарантированных температурных условиях и с ветеринарным сопровождением, — отмечает руководитель „НОРД-ЛК2". — Понимаете, важно, чтобы каждый занимался своим делом. Если специализируешься на продажах и рознице — занимайся, а хранением пусть занимаются компании, предоставляющие складские услуги, — так правильнее".

Комплекс может предоставлять складские и административные площади в аренду или же принимать товар на ответственное хранение. "Мы надеемся, что с учетом социальной значимости объекта, принимая во внимание предварительную договоренность о подписании договоров с такими компаниями, как „Ашан", „Данон", „Приосколье" и другими крупными операторами рынка, эксплуатация комплекса, безусловно, создаст сотни новых рабочих мест, обеспечит дополнительные доходы в бюджеты разных уровней, снизит стоимость продовольственной потребительской корзины и обеспечит жителей более качественным и разнообразным ассортиментом продуктов питания", — резюмировал Андрей Данилюк. (slg.ru)

Для справки: Название компании: *Магнит, ОАО* Адрес: 350002, Россия, Краснодар, ул. Солнечная, 15/2 Телефоны: +7(861)2109810P4311; +7(861)2109810P4522 Факсы: +7(861)2109810 E-Mail: info@gw.tander.ru Web: <http://www.magnit-info.ru> Руководитель: Помбухчан Хачатур Эдуардович, председатель Совета директоров; Галицкий Сергей Николаевич, генеральный директор (07.08.14)



Новости компаний

Инкогнито на складе. "Недвижимость и строительство Петербурга". 11 августа 2014

S.A. Ricci объявила о сделке по аренде складского комплекса ООО "Простор СФ" класса В+ в Москве. Площади заняла транспортная компания, название которой не разглашается.

Договор заключен на пять лет. Общая площадь складского комплекса — 12 700 кв.м. Он расположен на 16-м км МКАД, между Новогорьевским шоссе и улицей Энергетиков. "Эта сделка подтверждает, что основной спрос на складские помещения сейчас формируют логистические и транспортные компании (30%), а также ритейлеры (35%)", — говорит Дмитрий Герастовский, директор департамента складской недвижимости S.A. Ricci. (Недвижимость и строительство Петербурга 11.08.14)

"Техноавиа" внедряет новую систему управления складскими запасами.

Уважаемые клиенты, наша компания внедряет новую автоматизированную систему управления складскими запасами, которая позволит значительно сократить сроки сборки заявок и повысить оперативность и точность отгрузки продукции.

В настоящий момент система работает в тестовом режиме, в связи с чем возможно увеличение сроков сборки и отгрузки продукции клиентам до 10 дней. Приносим свои извинения за временные неудобства и искренне надеемся на ваше понимание. (По материалам компании 06.08.14)

"А Плюс Девелопмент" построит в Шушарах склад для Norbert Dentressangle Logistics (Санкт-Петербург).

Компания Norbert Dentressangle Logistics подписала долгосрочный договор по строительству склада "под ключ" площадью 11 942 кв. м в индустриальном парке "А Плюс Парк Шушары" в Санкт-Петербурге.

В настоящий момент компания Norbert Dentressangle Logistics активно развивается, поэтому для неё было крайне важно найти подходящее помещение, которое, помимо всех присущих этому классу складских комплексов характеристик, должно было также быть кросс-док решением. Арендатор займет новый склад в мае 2015 года. В данной сделке интересы девелопера парка, компании "А Плюс Девелопмент" представляла компания CBRE

Индустриальный парк "А Плюс Парк Шушары" общей площадью 65 тыс. кв. м занимает земельный участок площадью 72 Га и находится в 20 км от центра Санкт-Петербурга, на первой линии Московского шоссе – ключевой магистрали города, обеспечивающей интенсивный грузооборот с Москвой и южными регионами России. В непосредственной близости расположено Восточное полукольцо КАД, аэропорт "Пулково", железнодорожная станция "Шушары". Среди проектов, функционирующих на территории парка, - производственно-складской комплекс ООО "Ти Пи Ви Си-Ай-Эс", завод по сборке грузовых автомобилей "Скания" и торгово-распределительный комплекс ЭТМ.



Для справки: Название компании: *А Плюс Девелопмент, ООО* Адрес: *196158, Россия, Санкт-Петербург, Пулковское шоссе д.40 к.4 лит Д, 8 этаж* Телефоны: *+7(812)4016184* Факсы: *+7(812)4016185* E-Mail: office@aplusdevelopment.ru Web: <http://www.aplusdevelopment.ru> Руководитель: *Гавырин Петр Викторович, генеральный директор* (Арендатор.ру 11.08.14)

Логистические центры на воде могут понадобиться и российскому бизнесу.

Примеры реализации отечественных проектов за рубежом должны подогреть интерес к мобильным многофункциональным морским портам и в России. Так считают в Объединенной приборостроительной корпорации

Московское конструкторское бюро "Компас" (входит в Объединенную приборостроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) выводит на рынок мобильный многофункциональный морской порт. Его можно за месяц развернуть практически на любом необорудованном побережье.

Многофункциональный порт является полноценным аналогом стационарного порта. Разработчики создали все необходимые условия для стоянки, погрузки и выгрузки судов различного назначения. В состав комплекса входят причал для генеральных грузов с контейнерными терминалами длиной около 200 метров, понтоны-рефрижераторы, элеваторы, нефтехранилища, энергопонтон с ветрогенераторами, помещения для персонала. По словам заместителя гендиректора МКБ "Компас" Владимира Маслюка, подобных разработок сегодня нет ни у кого в мире. Интерес к разработке уже проявили несколько компаний из стран БРИКС.

С какой целью создавался многофункциональный порт, будет ли он востребован в России и как скоро, "Логирусу" рассказал Леонид Хозин, пресс-служба холдинга "ОПК".



– Цель простая, – пояснил Леонид Хозин, – мы создавали технологию, позволяющую очень быстро развернуть портовые сооружения на пустом месте, и при необходимости точно так же быстро их свернуть. Спектр ее возможного применения широкий. Это может быть временная база для военных кораблей. Это может быть временный грузовой порт в местах добычи природных ресурсов, в местах присутствия каких-то производств, расположенных далеко от объектов транспортной инфраструктуры. Это может быть логистический центр на воде или причал для яхт, или плавучая гостиница с вертолетной площадкой для туристов. Каждое из этих направлений является перспективным, интерес со стороны зарубежных заказчиков это подтверждает.

Причем, "временный", по словам собеседника "Логируса", не означает, что порт строится на месяц-два: подобные сооружения могут строиться на многие годы и быть полноценной альтернативой капитальным сооружениям. "Самые важные плюсы нашей технологии – короткие сроки монтажа и низкие затраты по сравнению со стационарными объектами, строительство которых не всегда экономически оправдано", – уточнил он.

– Частично эта технология уже находила применение в России. В частности, в 2009 году, когда в Санкт-Петербург заходил французский вертолетоносец "Мистраль", для его встречи выстраивался мобильный причал – более простой вариант по сравнению с той разработкой, которую мы сегодня выводим на рынок. На сегодняшний день заказов на мобильные морские порты в России нет, но мы уверены, что спрос будет. Опыт сотрудничества со странами БРИКС и примеры реализации конкретных проектов должен разогреть интерес к этой технологии и у нас на родине, – подытожил Леонид Хозин. (Logirus.ru 11.08.14)

Распределительный центр "Магнит" в Тюменской области будет запущен к сентябрю 2015г - власти.

Распределительный центр российского ритейлера "Магнит" в Тюменской области планируется открыть к сентябрю 2015 года, заявил руководитель управления лицензирования и регулирования потребительского рынка региона Андрей Пантелеев на пресс-конференции в среду в совместном пресс-центре агентств "Интерфакс-Урал" и "Тюменская линия".

"К сентябрю 2015 года у нас будет большой распределительный центр "Магнит". На сегодня наши региональные производители вынуждены возить свою продукцию в другие распределительные центры", – сообщил А.Пантелеев.

По его словам, распределительный центр будет обслуживать фирменные магазины в Тюменской области и временно – в Курганской области, в ХМАО и ЯНАО.

"Благодаря РЦ мы сразу же, "автоматом" начинаем попадать в другой регион. На сегодняшний день "Магнит" говорит о том, что этот распределительный центр будет работать на всю большую Тюменскую область и будет работать в сторону Кургана (Курганской области – ИФ)", – добавил глава ведомства, уточнив, что "Магнит" планирует построить в Курганской области, в ХМАО и ЯНАО распределительные центры, "так что у нас есть два года, чтобы занять ниши и завоевать сердца местных жителей".

А.Пантелеев в ходе пресс-конференции добавил, что "Магнит" до конца текущего года планирует увеличить количество своих магазинов в регионе до 105. На сегодня, по его словам, ритейлер насчитывает 95 магазинов в области. Таким образом, до конца года "Магнит" планирует расширить сеть в регионе на 10,5%.

Также, по его словам, строительство распределительного центра X5 Retail Group планируется начать в 2015 году.

Начальник облуправления лицензирования и регулирования потребительского рынка сообщил, что в Тюменской области по итогам первого полугодия открыто более 200 фирменных магазинов и отделов региональных товаропроизводителей. Также по итогам первого полугодия подписано семь договоров о сотрудничестве крупных торговых сетей с тюменскими товаропроизводителями.

"Магнит" – крупнейший в России ритейлер по объему продаж и количеству магазинов. Основным владельцем компании является ее гендиректор С.Галицкий: ему напрямую принадлежит 38,67% акций. Выручка "Магнита" по итогам первого полугодия выросла на 27,93%, до 349,047 млрд рублей. На конец июня сеть компании объединяла 8,618 тыс. магазинов, в том числе 7,614 тыс. магазинов "у дома", 169 гипермаркетов, 57 магазинов "Магнит семейный" и 778 магазинов косметики.

Для справки: Название компании: *Магнит, ОАО* Адрес: 350002, Россия, Краснодар, ул. Солнечная, 15/2 Телефоны: +7(861)2109810P4311; +7(861)2109810P4522 Факсы: +7(861)2109810 E-Mail: info@gw.tander.ru Web: <http://www.magnit-info.ru> Руководитель: *Помбухчан Хачатур Эдуардович, председатель Совета директоров; Галицкий Сергей Николаевич, генеральный директор* (Интерфакс – Россия 06.08.14)

Финская Nor-Maali Oy рассматривает возможность размещения производства в ОЭЗ "Моглино".

Заместитель губернатора Псковской области Сергей Перников встретился с представителями финской компании Nor-Maali Oy – потенциальным резидентом особой экономической зоны (ОЭЗ) промышленно-производственного типа "Моглино", сообщает пресс-служба администрации региона.





Делегация из Финляндии прибыла в Псков с ознакомительным визитом. Финские инвесторы побывали на площадке ОЭЗ, чтобы иметь представление об объекте. Как рассказал С.Перников, на данный момент завершены проектные работы, строительство планируется завершить до конца 2015 года.

Представителей компании Nor-Maali Oy заинтересовали выгодные условия для резидентов, в частности, предоставление налоговых льгот, таможенных преференций, развитие социальной инфраструктуры, наличие потенциальной рабочей силы, особое географическое положение и транспортно-логистические возможности.

Nor-Maali Oy - финское предприятие, продукцией которого являются краски промышленного назначения, а также напольные покрытия. Предприятие было основано в 1987 году и располагается в городе Лахти. Помимо Финляндии, основными рынками сбыта являются Россия, Прибалтика, Украина, Словакия. Nor-Maali Oy поставляет свою продукцию в страны Скандинавии, а так же в другие страны Евросоюза.

Индустриальный парк "Моглино" разместится в 8 км от Пскова на площади 215 га. На его территории планируется развитие высокотехнологичных секторов промышленности - электроники, электротехники, кроме того, там разместятся предприятия логистики и сферы услуг. Предполагается, что к 2025 году объем промышленного производства на территории парка составит 40 млрд рублей.

Для справки: Название компании: ОЭЗ ПИТ Моглино, ОАО Адрес: 180000, Россия, Псков, ул. Ленина, 17
Телефоны: +7(8112)664080 E-Mail: sez.mogolino@gmail.com Web:
http://www.russez.ru/oez/industrial/pskov_region/mogolino Руководитель: *Торбич Ольга Владимировна, генеральный директор* (Интерфакс - Россия 12.08.14)

Лабораторно-складской комплекс на 2,5 тыс кв м могут возвести в Москве.

Лабораторно-складской комплекс общей площадью 2,5 тысячи квадратных метров могут возвести для фармацевтического завода "Московский эндокринный завод" на юго-востоке Москвы, говорится в сообщении на сайте Москомстройинвеста.

"Градостроительно-земельная комиссия города Москвы (ГЗК) одобрила Градостроительный план земельного участка (ГПЗУ) по адресу: Новохохловская улица, владение 25 (ЮВАО) для нового строительства и реконструкции здания на территории завода", - уточняется в материалах на сайте.

На территории завода планируется построить лабораторно-складской комплекс площадью 2,5 тысячи квадратных метров и котельную площадью 172,5 квадратных метра. ГПЗУ также предусмотрен для реконструкции и технического перевооружения производства инъекционных препаратов - здания по адресу: улица Новохохловская, дом 25, строение 2 - в существующих габаритах, говорится в сообщении на сайте.

В нем также добавляется, что земельный участок находится в границах производственной зоны №25 "Волгоградский проспект" и входит в зону реорганизации. На нем расположены 7 зданий Федерального государственного унитарного предприятия "Московский эндокринный завод", выпускающего лекарственные препараты. Площадь существующей застройки составляет 16,06 тысячи квадратных метров.

Производственная деятельность "Московского эндокринного завода" началась в 1943 году. Корпус фармзавода на Новохохловской улице, дом 25 был построен в 1964 году. (РИАН Недвижимость 12.08.14)

Компания CBRE закрыла крупную сделку на рынке складской недвижимости в Санкт-Петербурге.

- Компания Norbert Dentressangle Logistics арендовала площади в индустриальном парке "А Плюс Парк Шушары" - CBRE, ведущая международная консалтинговая компания в области недвижимости, объявляет о том, что компания Norbert Dentressangle Logistics подписала долгосрочный договор по строительству склада "под ключ" площадью 11 942 кв. м в индустриальном парке "А Плюс Парк Шушары" в Санкт-Петербурге. В этой сделке компания CBRE представляла интересы девелопера парка, компании "А Плюс Девелопмент".

В настоящий момент компания Norbert Dentressangle Logistics активно развивается, поэтому для неё было крайне важно найти подходящее помещение, которое, помимо всех присущих этому классу складских комплексов характеристик, должно было также быть кросс-док решением. Арендатор займет новый склад в мае 2015 года.

Индустриальный парк "А Плюс Парк Шушары" общей площадью 65 тыс. кв. м занимает земельный участок площадью 72 Га и находится в 20 км от центра Санкт-Петербурга, на первой линии Московского шоссе – ключевой магистрали города, обеспечивающей интенсивный грузооборот с Москвой и южными регионами России. В непосредственной близости расположено Восточное полукольцо КАД, аэропорт "Пулково", железнодорожная станция "Шушары". Среди проектов, функционирующих на территории парка, - производственно-складской комплекс ООО "Ти Пи Ви Си-Ай-Эс", завод по сборке грузовых автомобилей "Скания" и торгово-распределительный комплекс ЭТМ.

Вячеслав Зелепуга, коммерческий директор компании "А Плюс Девелопмент", прокомментировал сделку:

"Наша компания давно сотрудничает с крупнейшим производителем молочной продукции в России, компанией Danone, поэтому мы отлично понимаем специфические требования Norbert Dentressangle Logistics – логистического провайдера Данон в России и всегда стремимся их удовлетворить. Мы рады, что компания Norbert Dentressangle Logistics доверила нам реализовать строительство её нового склада и сделаем все, чтобы её не разочаровать".



Жан-Люк Бессад, генеральный директор Norbert Dentressangle Logistics Russia сказал:

"Благодаря тому, что в индустриальном парке "А Плюс Парк Шушары" у нас будет холодный склад класса А, предлагающий кросс-док решение, наша компания сможет существенно увеличить сеть реализации замороженных продуктов в России".

Томас Ходжкинсон, консультант отдела индустриальных и складских помещений CBRE, отметил:

"Французские компании крайне щепетильно подходят к вопросу выбора складских помещений. И только благодаря профессионализму и гибкости "А Плюс Девелопмент" нам удалось быстро подписать договор аренды, условия которого удовлетворили Norbert Dentressangle Logistics".

Для справки: Название компании: Норбер Дантрессангель груп (Norbert Dentressangle) Телефоны: +7(985)1299326

E-Mail: cyril.pacary@norbert-dentressangle.com Web: <http://www.norbert-dentressangle.com> (INFOline, ИА (по материалам компании) 11.08.14)



Новости складских комплексов

ВЭБ подыщет нового хозяина для "Биек Тау". "БИЗНЕС Online". 12 августа 2014

Банк Путина инициировал банкротство одного из крупнейших татарстанских логопарков

Сегодня кредиторы одного из крупнейших в Поволжье логопарков в лице госкорпорации ВЭБ утверждают нового конкурсного управляющего, который будет управлять активом как минимум до января 2015 года. Известный складской комплекс набрал долгов на сумму 4,8 млрд. рублей при балансовой стоимости активов в 2,4 млрд. рублей. Эксперты "БИЗНЕС Online" считают, что банкротство вряд ли скажется на работе логопарка, так как все заинтересованы в действующем бизнесе, и полагают, что на него могут претендовать федеральные или международные ретейлеры.

УТВЕРДИТЬ УПРАВЛЯЮЩЕГО

Сегодня в татарстанском арбитраже состоится рассмотрение вопроса об утверждении конкурсного управляющего Оксаны Бирюковой (член некоммерческого партнерства СПО управляющих "Межрегиональный центр экспертов и профессиональных управляющих") для ЗАО "Логопарк Биек Тау" (Высокогорский р-н, д. Макаровка, ул. Березовая, д. 10), оператора одного из крупнейших логистических комплексов в Поволжье. Бирюкова отказалась комментировать корреспонденту "БИЗНЕС Online" проходящую процедуру и ее предстоящее назначение.

ЗАО "Логопарк Биек Тау" признано несостоятельным (банкротом), в отношении него открыто конкурсное производство сроком на шесть месяцев. Судебное заседание по рассмотрению вопроса о завершении либо продлении срока конкурсного производства в отношении ЗАО "Логопарк Биек Тау" назначено на 19 января 2015 года.

В судебном определении говорится, что "согласно анализу финансового состояния должника и отчету временного управляющего балансовая стоимость имущества должника составляет 2,45 млрд. рублей. В реестр требований кредиторов должника включены требования кредиторов на сумму 4,8 млрд. рублей. Первое собрание кредиторов должника состоялось 21 июля 2014. В собрании принял участие единственный кредитор с правом голоса, на долю которого приходится 100% голосов от общего количества голосов конкурсных кредиторов — . Первым собранием кредиторов должника от 21 июля 2014 года, которое является правомочным, приняты решения: обратиться в арбитражный суд с ходатайством о признании должника банкротом и открытии конкурсного производства; определить Корсакова А.А., являющегося членом НП ПАУ ЦФО, в качестве кандидатуры конкурсного управляющего".

ПЕРИПЕТИИ КАЗАХСКОГО БЕГЛЕЦА

Напомним, что введение начальной процедуры банкротства — наблюдения в отношении ЗАО "Логопарк Биек Тау" Внешэкономбанк инициировал еще в апреле этого года.

Требование ВЭБа включало 3,5 млрд. рублей основного долга (эквивалентно сумме 100.196.160 долларов США по курсу Центрального банка Российской Федерации на 1 апреля 2014, из расчета 1 доллар США = 35,6053 рубля), 429,4 млн. рублей процентов за пользование кредитом, 43,8 млн. рублей — неустойки по оплате процентов за пользование кредитными средствами, 115,7 млн. рублей — неустойки за неоплаченный основной долг. В качестве обеспечения долга выступали земельный участок площадью 454 тыс. кв.м, где размещался логопарк и его корпуса. В конце июля этого года ВЭБ уже добивается введение последней стадии банкротства — конкурсного производства.

"Биек тау" уже давно сотрясают скандалы. Поначалу это обрушение крыши логопарка и спор с проектировщиком комплекса, затем загадочная смена собственника. Поначалу актив входил в империю беглого казахского миллиардера и бывшего хозяина казахского "БТА Банка" Мухтара Аблязова, развивавшего сеть логопарков "Евразия логистик", но после начала серьезных проблем у беглеца, как рассказывает федеральная пресса, в конце 2012 и начале 2013 года перешли новым собственникам — некому московскому "Медион" по схеме "перекупить — предьявить — обанкротить". В ЗАО "Медион" участники рынка увидели аффилированную структуру IQ Property Management, которая изначально называлась "стратегическим партнером" "Евразии логистик". Впервые официально об их сотрудничестве было объявлено в ноябре 2009 года. Тогда было объявлено, что компания IQ Property Management взяла управление 1 млн. кв. м складской недвижимости класса А "Евразии логистик".

Пока сменялся собственник в конфликт вступил и ГК "Банк развития и внешнеэкономической деятельности", то есть "Внешэкономбанк" (ВЭБ), который считается "банком Путина" (в том смысле, что одна из его главных задач — поддержка крупных инфраструктурных проектов с подачи российских властей). На самом старте татарстанского проекта "Евразии логистик" ВЭБ предоставил кредит на запуск складского комплекса, и с того же времени "Биек тау" находился в залоге банка: из 5 млрд. рублей инвестированных в проект 3 млрд. рублей составляли средства Внешэкономбанка. И вот теперь госбанк решил через суд вернуть свои деньги.

Бывший хозяин казахского "БТА Банка" Мухтар Аблязов

В середине июля 2013 года Арбитражный суд Москвы, рассмотрев иск ГК "Банк развития и внешнеэкономической деятельности" (Внешэкономбанк) к ЗАО "Логопарк Биек Тау", постановил взыскать с последнего \$117,8 млн., из которых \$100,1 млн. основного долга по кредиту, \$13,1 млн. процентов за пользование кредитом, \$1,25 млн.



неустойки за просрочку оплаты процентов по кредиту, \$3,2 млн. неустойки за просрочку оплаты основного долга по кредиту, а также 200 тыс. рублей расходов по оплате госпошлины. Продав больше года в итоге ВЭБ инициировал банкротство оператора логопарка и теперь следует ожидать смену собственнику актива. На момент сдачи материала получить комментарий ВЭБа не удалось. В московском и казанском офисе прежнего владельца "Биек тау" также отказались от комментариев.

"БИЕК ТАУ" — АКТИВ ИНТЕРЕСНЫЙ

Эксперты "БИЗНЕС Online" оценили произошедшие события

Леонид Рахимов — эксперт по коммерческой недвижимости:

— Логопарк вполне может быть продан за такие деньги. Другое дело — надо смотреть, не в разрушенном ли он состоянии, и нужно ли еще что-то в него вкладывать. Все здание стоит на железных фермах, и если все эти фермы потеряли жесткость в связи с тем, что их продавило снегом, то, конечно, их надо разбирать и строить заново. 80 процентов стоимости "Биек Тау" — это металлические фермы.

Банку некуда деваться, даже если логопарк ему не нужен — кредит-то выдан. В любом случае, чтобы выйти на деньги, нужно пройти процедуру банкротства.

Логопарк в качестве объекта для покупки может быть интересен крупным продовольственным сетям, например, "Ак Барс торгу", "Ашану", "Спару", Unilever, а также девелоперским компаниям, которые берут объект, а затем пересдают его в аренду. Единственное условие — объект должен быть готов к эксплуатации.

Айрат Гиззатуллин — генеральный директор ОАО "Тасма", руководитель казанского представительства НП "Гильдия управляющих и девелоперов":

— Проблемы, которые есть у логопарка "Биек Тау", только частично связаны с качеством самого объекта недвижимости. Это всем известные проблемы с обрушением кровли одного из корпусов. Тем не менее, спрос на его помещения достаточно высок, и логопарк в той части, в которой готов под сдачу в аренду, практически полностью заполнен. Когда мы говорим о процедуре банкротства, это, скорее, последствия неуспешного проекта по созданию сети логистических парков. Было много внешних причин, связанных с акционерами. Поэтому мне представляется, изначально затраты по созданию логопарка не были такими, как сегодня долги. Среднерыночная стоимость довольно адекватна, и проблемы большого проекта просто отразились на деятельности этого конкретного складского комплекса, который в принципе успешен как место для складирования товаров, пользуется определенным спросом. Поэтому, на мой взгляд, надо отделять вопросы несостоятельности юридического лица от качества и состояния самого объекта.

Схожая ситуация и процедура банкротства есть и в отношении Q-Park — второго складского комплекса класса А в Казани. Но и там проблемы не в самом комплексе, а в акционерах и способе создания внешних по отношению к недвижимости процессов.

Я не видел ни одного банка, который финансируя проекты в сфере недвижимости, рассчитывал бы стать впоследствии владельцем этого объекта. Поэтому логопарк для ВЭБа — это проблемный актив и чрезвычайная ситуация, когда банк вынужден предпринимать определенные действия по реализации актива. Хотя реализует конкурсный управляющий. Конечно, банк заинтересован в минимизации своих убытков, и сейчас будет стремиться избавиться от этого актива. Тем более, что покупатели на этот объект, думаю, найдутся. Список тех, кому может быть интересен объект, не столь широк, но нельзя сказать, что он мал. Есть несколько проектов сетевых логистических комплексов в России, которые активно развиваются. Думаю, что они анализируют возможность приобретения этого актива. Во-вторых, могут заинтересоваться конечные потребители складских услуг, потому что многие из торговых сетей сегодня вынуждены строить под свои нужды самостоятельно комплексы из-за отсутствия адекватных предложений на рынке.

Если говорить об инвестициях в недвижимость, надо понимать, что речь при покупке идет даже не о квадратных метрах, а о денежном потоке. Любой инвестор покупает недвижимость, которая способна генерировать денежный поток. По ставкам аренды, которые существуют на рынке складской недвижимости — она традиционно выражается в долларах, — в пределах ста долларов за квадратный метр в Казани в год. Исходя из срока окупаемости, скажем, в семь-восемь лет, это 700-800 долларов за квадратный метр. Параметры такие, хотя сейчас, возможно, привязка к доллару не совсем актуальна.

Рынок Татарстана продолжает развиваться. Ажиотажа нет, но два крупных комплекса продолжают работать. Пока не было заявлено, что они будут расширяться, хотя спрос по складским помещениям планомерно растет. Пока я не стал бы прогнозировать активного захода в регион Татарстана нового игрока, рассчитанного именно на аренду, потому что логистический комплекс для себя построил "Тандер" (сеть "Магнит"), и X5 Retail Group также заявил, что построит для себя свой объект. Это означает, что какого-то всплеска на рынке ждать не стоит. Хотя, впрочем, и прогноза по резкому снижению спроса тоже пока нет.

"Это качественный объект, который пользуется спросом"

Вячеслав Холопов — партнер, директор по офисной и складской недвижимости Knight Frank Russia & CIS:

— Скорее всего, на работе резидентов этот спор никак не отразится: интересы собственника и арендаторов тут совпадают, пока комплекс генерит поток денежных средств, он имеет смысл, а без нормальной работы УК и самого комплекса, без арендаторов в нем данный актив резко теряет привлекательность. Нужно также понимать, что при



наличии проблем у арендаторов репутационные риски у комплекса не позволят ему в ближайшем будущем нормально заполняться клиентами.

Для банка актив будет естественно непрофильным, но это качественный объект, который пользуется спросом. И на сегодняшнем рынке Казани это хороший актив. Даже до появления санкций и оттока денежных средств из страны международные инвесторы с неохотой рассматривали проекты в регионах, поэтому приобретателями проекта как и ранее, так и сегодня могут стать прежде всего российские компании. Но приобретение проекта до разрешения всех споров с кредиторами возможно только по пониженной цене, плюс только крупной организацией, готовой решать вопросы с такими крупными держателями долга, как Внешэкономбанк.

Мы до сих пор можем говорить о централизации на логистическом рынке России, большинство современных складских помещений вводятся именно в Московской области. Более 65% современных складов сконцентрированы вокруг Москвы, и движение в сторону региональных центров только началось: в первой половине 2014 года около 40% сделок пришлось на региональные проекты. Казань как регион с точки зрения логистики частично покрывается поставками из МО, а также конкурирует с соседними городами, например, Нижним Новгородом, однако в связи с развитием торговли стоит ожидать прироста логистического рынка города на 30-50 тыс.м2 в год. С учетом политической ситуации к сожалению стоит ожидать замедления регионального рынка логистики в течение ближайшего полугода-года. (БИЗНЕС Online 12.08.14)



Региональные новости

Выход из сонной стагнации. "Деловой Петербург". 8 августа 2014

Долгожданный выход складского рынка из стагнации может затормозиться по причине падения оборота розничной торговли.

Объем качественных складских площадей в Петербурге к концу первого полугодия, по данным аналитиков Jones Lang LaSalle (JLL), превысил 2 млн м².

На спекулятивные, то есть сдаваемые в аренду, приходится около 1,2 млн м².

Остальные — это собственные склады производственных или торговых компаний, объекты, построенные по принципу built-to-suit.

Достроить до конца

В Colliers International рассказывают, что в первом полугодии был введен один складской комплекс "Адмирал-Горелово" общей площадью 26 тыс. м².

В Knight Frank St. Petersburg говорят о вводе 87 тыс. м². Разница в цифрах, как правило, объясняется разными методиками подсчета.

Остальные новые склады должны появиться во второй половине 2014 года. И их, как отмечает руководитель Северного региона ООО "Ителла" Вадим Тарасов, выводят на рынок крупные — по меркам Петербурга — девелоперы.

Крупнейший из объектов — "Армада Парк" от "Адаманта" — строится в Шушарах. Общая площадь первой очереди — 76 тыс. м², из которых в аренду должно сдаваться 70 тыс. м². Ожидается ввод в эксплуатацию третьей очереди логопарка "Осиновой рощи" корпорации "Стерх" площадью 54 тыс. м².

Ожидается ввод логопарка "Троицкий" площадью 43,3 тыс. м² от Resolute Asset Management LLP и комплекса "А Плюс Пушкин" площадью 40 тыс. м² от "А Плюс Девелопмент".

Руководитель отдела индустриальной, складской недвижимости и земли Knight Frank St. Petersburg Михаил Тюнин ожидает, что за год в эксплуатацию введется около 180–190 тыс. м² спекулятивных складских площадей и это будет рекорд за последние 5 лет. "Первое полугодие 2014 года стало динамичным продолжением конца 2013 года, ознаменовавшегося долгожданным выходом рынка из сонной стагнации", — отмечает он. Сейчас девелоперы, пока еще не боясь перепроизводства, выводят на рынок новые проекты, ряд которых был заморожен в кризисные 2008–2009 годы.

В JLL оптимистично прогнозируют, что общий объем ввода, включая проекты build-to-suit, в 2014 году составит 377 тыс. м² и в 3 раза превысит показатели прошлого года.

Скажите "А"

Значительная часть спекулятивных складов по-прежнему строится на юге города: в промзоне Шушары, в районе Московского шоссе, Горелово, Рыбацкого. Уже сейчас на эти зоны приходится 44 % действующих площадей. Также активно до сих пор развивались Уткина Заводь и северо-восток города (Парнас, Бугры, Парголово). По данным Colliers, на них приходится 16 % и 13 % существующих складов.

При этом, как отмечает Вадим Тарасов, 80 % вводимых площадей — склады класса А. "Вложения в строительство складов класса В и А практически идентичны и с точки зрения конструктива, и с точки зрения стоимости участка под него, — рассказывает Вадим Тарасов. — Девелоперы не горят большим желанием строить объекты классом ниже А, несмотря на существующий спрос".

Торговая площадка

Основной спрос по-прежнему приходится на ретейлеров: их доля в объеме сделок за первое полугодие, по данным Colliers, составила около 70 %.

Уже сейчас на рынок выходят ретейлеры со своими дистрибуционными центрами, в которых появляется свободная площадь из-за уменьшения объема собственных продаж.

Так, по данным "Петростата", объем розничной торговли в Петербурге в первом полугодии сократился на 0,7 %, оптовой торговли — на 11 %.

Директор по маркетингу логистической компании "Молком" Полина Винокурова отмечает, что падение спроса и снижение покупательской активности не способствует росту спроса на складские помещения, а следовательно, и появлению масштабных проектов в области складской недвижимости. Девелоперы будут минимизировать риски, предпочитая использовать схему built-to-suit, уже сейчас суммарный спрос на такие проекты составляет более 200 тыс. м². (Деловой Петербург 08.08.14)

На Юго-Востоке Московской области построено рекордное количество складов.

Наибольшая доля прироста предложения в I полугодие 2014 г. — 308 тыс. кв.м, что составляет 40% от совокупного объема ввода за рассматриваемый период, пришлось на Юго-Восточное направление. Почти все вышедшие здесь объекты расположены вдоль Новорязанского шоссе, например:

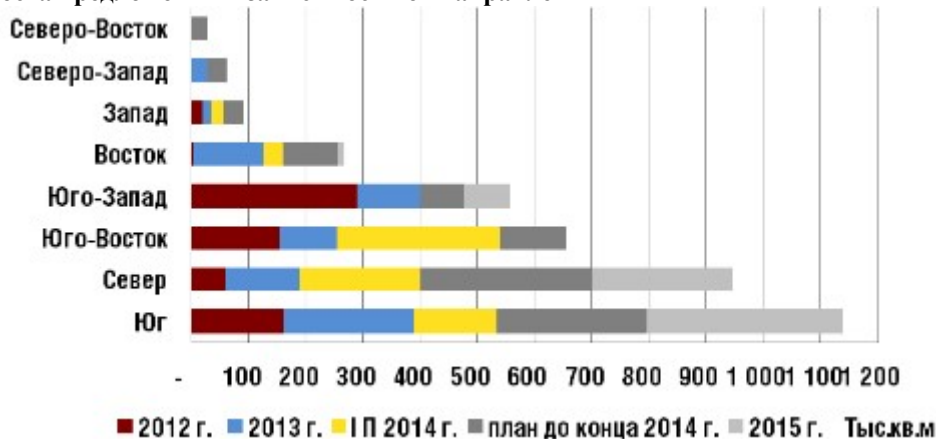
1-я очередь "Технопром Бритово" (блоки 1,2) общей площадью 80 тыс. кв.м,



"Инфрастрой Быково, корпус Л" (62 тыс.кв.м),
 "GHP Томилино" (48 тыс.кв.м) и др.

Следующим по активности складского девелопмента в Московском регионе является Северное (Ленинградское и Дмитровское ш.) и Южное (Симферопольское и Каширское ш.) направления. С начала 2014 г. на Севере были введены логопарк "Дмитров, здание В" компании Ghelamco и "ПНК-Северное Шереметьево, корпуса 9, 11", на юге Логопарк "Покров" и "ПНК-Чехов II" корпуса 6,7.

Структура прироста предложения в зависимости от направления



Дмитрий Герастовский, директор департамента складской недвижимости S.A. Ricci, предполагает:

"По нашим прогнозам, основной прирост предложения во II полугодии 2014 г. распределится между двумя главными направлениями - Югом и Севером Московской области, в соотношении - 28% и 32%. Примерно столько же планируется к вводу в данных направлениях до конца 2015 г., что увеличивает риск перенасыщения предложением на Севере и Юге Московской области, и может спровоцировать некоторое давление на ставки из-за роста вакантности, по крайней мере, до момента восстановления баланса спроса и предложения".

Примеры крупных складских комплексов, вышедших на рынок во II кв.2014 г.

Объект	Шоссе	км от МКАД	Площадь, тыс.кв.м	Класс	Девелопер
Дмитров ЛП, здание В	Дмитровское	30	75 500	A	Ghelamco
Инфрастрой Быково, Корпус Л	Новорязанское	18	62 000	A	Инфрастрой Быково
ПНК-Северное Шереметьево, Корпус 11	Рогачевское	25	39 500	A	PNK Group
Бати-Лосино/FM Logistic II-очередь	Дмитровское	60	37 000	A	FM Logistic
Дзержинский, СК	Новорязанское	1	18 000	B	Веста СФ
ПНК-Северное Шереметьево, Корпус 9	Рогачевское	25	13 300	A	PNK Group

(Retail.Ru 06.08.14)

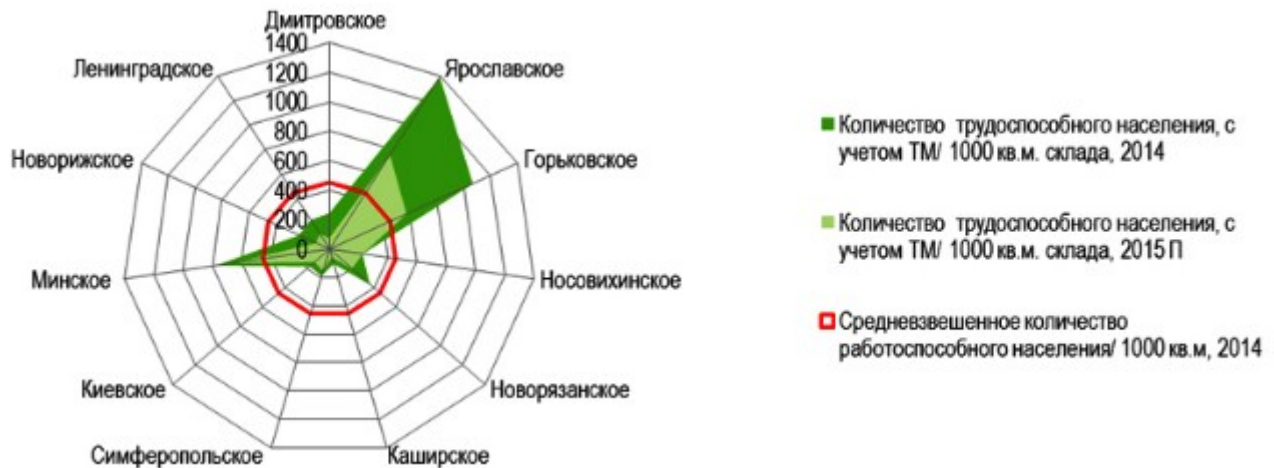
Складам не хватает персонала. "Retail.Ru". 6 августа 2014

Направления Юг и Север испытывают существенный дефицит рабочей силы

По данным нового исследования CBRE средняя обеспеченность складской недвижимости трудовыми ресурсами в московском регионе на сегодняшний день составляет 454 человека на 1 000 кв. м. складов класса А.

Результаты исследования показали, что наиболее благополучными в обеспеченности трудовыми ресурсами являются Северо-Восток и Восток области, в то время как главными зонами размещения складской недвижимости являются Север, Северо-Запад, Юг и Юго-Восток Московской области.

Обеспеченность трудовыми ресурсами складской недвижимости по данным на II кв. 2014 г. и в перспективе 2015 г.



Проблема обеспеченности кадрами актуальна для всего логистического сегмента, что связано не только с молодостью отрасли и профильного средне-специального образования, но и с активным ростом логистики в целом. Эксперты предлагают различные решения проблемы обеспеченности логистических центров квалифицированным персоналом. Среди них:

организация прямых шаттлов до места работы,
 аутсорсинг и лизинг персонала,
 привлечение кадров вахтенным способом,
 построение системы обучения персонала на рабочем месте,
 система лояльности в компании и
 автоматизация.

Логистические компании выбирают некоторую комбинацию возможностей снижения кадрового дефицита. Это зависит от особенностей хранения и оборота, специфики склада.

Аутсорсинг персонала и вахтенный метод эффективны только в отношении низкоквалифицированного персонала: грузчики, грузчики-экспедиторы, комплектовщики, упаковщики, работники конвейера, уборщики. Это, как правило 5-10% общего числа сотрудников. На складе с дорогостоящими и технологичными товарами, а также с товаром, требующим особого режима контроля (фармакология или химия), компании используют прямой найм и стремятся сохранить сотрудников, поскольку даже для линейного персонала требуется от 2 недель обучения. Текучка является значимой проблемой для работодателей на складском рынке.

В развитых странах сейчас преобладает тенденция увеличения эффективности труда каждого сотрудника за счет автоматизации типовых процессов. Внедрение любого вида автоматизации требует анализа его целесообразности. Она часто требует индивидуальных решений и дополнительных инвестиций. Для большинства операторов рынка срок окупаемости автоматизации в условиях нынешнего уровня оплаты труда и сохранения на рынке возможности использования труда мигрантов составляет 7-10 лет.

На российском рынке методы автоматизации пока не так широко применимы (за исключением компаний, для которых склад является "сердцем бизнеса": он-лайн торговля, курьерские компании и т.д.).

По прогнозам в ближайшие годы дефицит кадров на складском рынке Московского региона сохранится, что будет способствовать более эффективному использованию персонала и росту производительности труда в отрасли. (Retail.Ru 06.08.14)

Уральские логисты ратуют за пересмотр "Стратегии развития транспорта РФ до 2030 года" в пользу железных дорог.

Транспортная система России должна в разы сократить выбросы в окружающую среду к 2030 году. Согласно "Транспортной стратегии", сокращение удельных выбросов углекислого газа к 2030 году составит от 24 до 53% на различных видах транспорта, отмечает глава Уральской логистической ассоциации Сергей Шавзис.

По словам директора по развитию ГК "Оборонснабсбыт" (Контейнерный терминал С.И.Т.) Валерия Денисова, "Стратегия развития транспорта РФ до 2030 года" предусматривает выбор государства в пользу развития автотранспорта, так как новых автодорог федерального значения планируется построить в 5 раз больше, чем железнодорожных коммуникаций, и выделить на развитие автотранспорта в 5 раз больше государственных средств, поэтому в удельном показателе общий объем негативного воздействия от автомобильного транспорта, несмотря на принимаемые меры, все-таки значительно увеличится.

Тем не менее, наиболее действенной мерой улучшения экологической обстановки в России может стать увеличение доли железнодорожного транспорта во внутрироссийской логистике. "Хотя железнодорожный транспорт, точнее, его подвижной состав, также, как и все виды транспорта оказывает неблагоприятное воздействие на все звенья биосферы, но его влияние по сравнению с автомобильным существенно меньше. Во-первых, это один из самых



экономных видов транспорта по расходу топлива на единицу работы, во-вторых, объемы загрязнения снижает электрификация железных дорог", - отмечает Валерий Денисов.

Отметим, что европейские страны уже давно пошли по пути использования железной дороги как приоритетного вида транспорта в грузовых перевозках. В Европе на железную дорогу приходится около 60% транспортировки грузов, а показатель перевозки генеральных грузов за счет контейнеризации, доходит до 100%. (ИА РЖД-Партнер.ру 11.08.14)



Зарубежные новости

Cosco (Китай) запустила сервис холодильных перевозок "Cool Treatment".

Китайская судоходная компания Coscon собирается запустить сервис холодильных контейнерных перевозок "Cool Treatment" на нескольких торговых маршрутах.

Первая партия контейнеров, перевозимых компанией Cosco Container Lines (Coscon) в рамках "Cool Treatment", благополучно прибыла в шанхайский порт ранним утром 29 июля. Это очень важный этап в истории китайского морского перевозчика.

Рефрижераторные контейнеры, груженные австралийскими цитрусовыми, проделали свой долгий путь из Мельбурна (Австралия) на торговом судне "YUENE".

Дабы соответствовать стандартам китайской товарной инспекции, температура в каждом контейнере постоянно измерялась, а результаты докладывались в строго обозначенное время на протяжении всего путешествия.

В скором времени Coscon намерены запустить "Cool Treatment" на некоторые другие торговые маршруты, поскольку спрос на сервис среди импортеров овощей и фруктов стабильно растет. (Logistic.ru 11.08.14)

В Кыргызстане появится сеть складов для длительного хранения сельхозпродукции.

В Кыргызстане появится частная сеть высокотехнологичных складов для длительного хранения сельскохозяйственной продукции. Об этом в беседе с "ВБ" сообщил исполнительный директор Кыргызско-Российского экономического совета Болот Дюшалиев.

По его словам, проект реализует совместное кыргызско-российское частное предприятие "Ала-Тоо Логистикс". От кыргызстанской стороны в бизнес-плане участвует ОсОО SK Development.

"Компания совместно с российскими коллегами реализует проект по созданию крупного логистического хаба в сфере сельскохозяйственной и пищевой продукции. На территории страны построят целую сеть складов. Это первая попытка системного и глубокого подхода к проблеме аккумуляции готовой продукции и организации ее транспортировки за пределы страны. Проект станет прорывом в сфере сельского хозяйства республики", - подчеркнул он.

Отметим, финансовую поддержку оказывает Евразийский банк развития (ЕАБР). Представитель банка в КР Андрей Широков сообщил, что в соответствии с ТЭО идея предпринимателей финансируется на сумму \$42 млн.

У SK Development есть российский партнер в лице компании из РФ. Они создали совместное предприятие как раз для этого проекта. Причем основным акционером является российская компания. ЕАБР вторым шагом выделяет кредит в размере \$100 млн на реализацию идеи.

Дюшалиев считает, что проект получит дополнительный импульс в контексте происходящего вокруг России.

По словам исполнительного директора совета, предприятие возьмет на себя не только складирование, но и сертификацию собранного фермерами урожая для дальнейшего его экспорта. При этом Дюшалиев заверил, что вряд ли эти логистические центры заменят лаборатории, которые будут создаваться под патронатом государства в рамках обсуждаемой сейчас дорожной карты по присоединению Кыргызстана к Таможенному союзу.

Глава совета уверен, что наличие современных складов хранения продуктов даст фермерам толчок и стимул вкладывать деньги в семена, технику, удобрения.

Напомним, президент России Владимир Путин на год запретил ввоз сельскохозяйственного сырья и продовольствия из стран, введших санкции против России. В связи с этим Кыргызстан пытается добиться экспорта продуктов в Россию до вступления в Таможенный союз.

(vb.kg) (12.08.14)

Компания "Instar Logistics" получила рейтинг кредитоспособности от международной компании D&B.

Наш DUNS номер 55-227-5497

Стандартная бизнес-справка по компании включает в себя регистрационные данные, информацию о руководстве, родительских и дочерних структурах, основные показатели финансовой мощности компании, рейтинг вероятности банкротства, показатели уровня кредитного риска.

Предварительное получение бизнес-справки по потенциальному торговому партнеру или заемщику является в мире общепринятой корпоративной практикой, позволяющей оперативно решать вопросы управления рисками, маркетинга. Информационная деятельность D&B основывается на процессе DUNSRight Quality Process, который обеспечивает высокое качество предоставляемых данных.

Всемирная база данных Дан энд Бредстрит (D&B) насчитывает на сегодняшний день более 125.000.000 компаний, являясь самой большой в мире базой данных по юридическим лицам. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 11.08.14)

Казахстан планирует строительство складов на побережье Персидского залива и Тихого океана.



Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев, выступая на расширенном заседании Правительства в Астане, поручил рассмотреть вопрос о строительстве складов на побережье Персидского залива и Тихого океана, сообщение Trend.az передает КазАкпарат.

"Возможность строительства свободных складов надо уже сейчас рассмотреть в Персидском заливе и на Тихоокеанском побережье в связи с тем, что мы заканчиваем дорогу на юг через Иран, а с руководством Китая - по порту Ляньюньган", - сказал он.

Как сообщалось ранее, на 2014 год запланированы открытие основной части казахстано-китайского терминала в порту Ляньюньган, реализация комплекса мероприятий по привлечению и переориентации через порт Ляньюньган экспортных и транзитных грузопотоков из Юго-Восточной Азии и обратно. К 2015 году ожидается увеличение экспортных и транзитных контейнерных перевозок.

Железная дорога "Казахстан-Туркменистан-Иран" является частью международного транспортного коридора "Север-Юг".

Планируется, что железная дорога создаст дополнительные маршруты, связывающие Казахстан, центральные районы России с Туркменистаном, Ираном, странами Персидского залива, Южной и Юго-Восточной Азией, позволит увеличить транзитный поток грузов и пассажиропоток, уменьшить расходы на перевозку, вызвать экономический рост в регионах, по которым она пройдет. (ИА Казах Зерно 11.08.14)