Анализ современного состояния и прогноз спроса на терминально-складские логистические услуги в московском регионе

А.А. Сечкарёв
аспирант каф. «Транспортный бизнес»
А.А. Сухов
студент, научный сотрудник каф. «Транспортный бизнес»
(ГУПС (МИИТ)

Как известно, складские помещения предназначены для хранения различного рода материальных ценностей и для оказания складских услуг. В качестве материальных ценностей могут рассматриваться разнообразные виды продукции: запасы, провиант и другие грузы

В логистике складские помещения выполняют функцию накопления резервов, которые необходимы для смягчения и гашения колебаний объёма спроса и поставок, позволяя тем самым использовать эти ресурсы в случае недостатка продукции на рынке.

Московский транспортный узел является крупнейшим в Российской Федерации, что объясняет наличие в Московском регионе большого количества складских помещений (свыше 60% высококачественных складов России располагаются на территории Москвы и Московской области). Это способствует поддержанию транспортного бизнеса в этом регионе на высоком уровне.

Суммарная площадь складских объектов Московского региона, включающего в себя территорию Москвы и Московской области, на начало 2009 г. по данным консалтинговых компаний оценивалось в 11–12 млн м^2. В докризисный период происходил бурный рост рынка складских площадей, преимущественно – за счет высококачественных складских объектов, относящиеся согласно существующей классификации к складам классов «А» и «В». В результате, общая площадь складских объектов класса «А» и «В» в Московском регионе на начало 2009 г. составила 4,7 – 4,9 млн м^2 (рис.1).

В настоящее время наибольшее количество складских объектов расположено на южном и юго-восточном направлениях – у федеральной автодороги «Дон» и в направлении г. Подольска – на них приходится в общей сложности более 63% всех складских помещений в Московском регионе (рис.2). Это обусловлено в первую очередь значительными объемами региональных грузопотоков на этих направлениях, а также тем, что основные трассы на данных направлениях (М4 «Дон», М2 «Крым») являются наименее загруженными среди федеральных трасс, проходящих в Московском регионе, что положительно сказывается на транспортной доступности расположенных вблизи них складов.

Также значительный объем складов – около 20% от общего объема площадей – расположен на северном направлении от Москвы, что обусловлено тем, что именно с данного направления поступают основные импортные грузопотоки из портов Балтийского моря (порты РФ, Финляндии, стран Балтии).

В пределах МКАД расположено не более 10% высококачественных площадей, что обусловлено более высокой стоимостью строительства в данной зоне. Большинство складских площадей расположены в пределах 15 км от МКАД (60,4%) и на расстоянии 15-30 км (19,4%), в то время как на расстоянии более 45 км расположено только 4,5% (рис.3.

В общем объеме складских площадей наибольшая доля –

Рис.1. Объем складских помещений в Московском регионе в 2003-2008 гг.

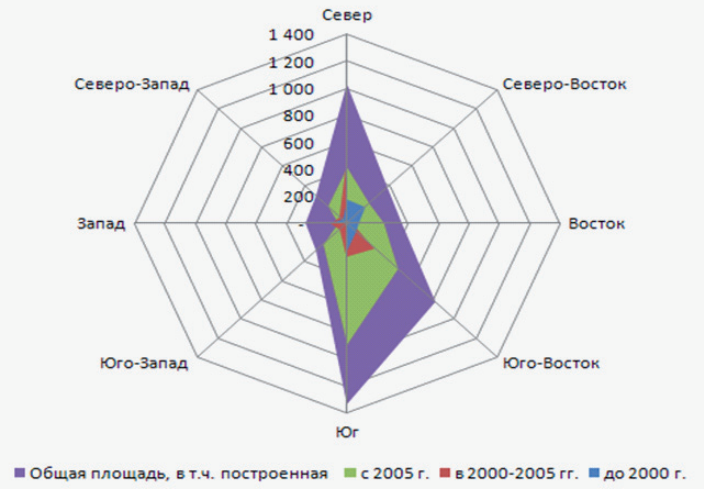

Рис.2. Распределение площадей высококачественных складских помещений Московского региона по направлениям

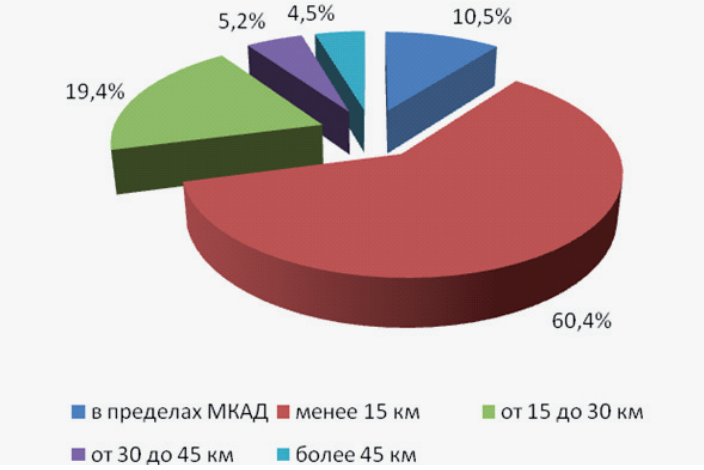

Рис.3. Распределение площадей высококачественных складских помещений по удаленности от МКАД

около 27% – приходилось на склады площадью 10 – 25 тыс. м^2. Несмотря на то, что в настоящее время в Московском регионе расположены только 4 складских комплекса, общей площадью более 100 тыс. м^2, их доля в общем объеме имеющихся площадей складских объектов превысила 22%. На складские объекты площадью до 10 тыс. м^2 приходится не более 11% от общего объема складских площадей (рис.4).

Примерно на 40-45% рынок объектов складской недвижимости Московского региона представлен высококлассными складами – классов «А» и «В», не менее 55% приходится на склады классов «С» и «D». Функционально данные объекты используются для хранения следующих условных групп грузов:

– грузы промышленных предприятий;

– потребительские грузы.

Более 90% складских комплексов являются универсальными – то есть при минимальных технологических изменениях могут использоваться для хранения практически любого вида грузов. В то же время, на рынке складских объектов можно выделить сегмент специализированных помещений. В первую очередь это относится к складам с возможностью поддержания особого температурного режима.

Общий объем рынка холодильных складских помещений Москвы и Московской области по оценкам консалтинговых агентств, составляет порядка 500 тыс. м^2. Большая часть холодильных складов приходится на долю хладокомбинатов и плодоовощных баз, при этом лишь 150 тыс. м^2 (около 28% всего объема рынка) площадей можно отнести к современным помещениям.

В предложении холодильных складов преобладают универсальные складские комплексы, оборудованные как холодильными, так и морозильными камерами. На их долю приходится 74%

всех площадей. На склады без морозильных камер приходится 24% всех площадей, а склады, оборудованные исключительно морозильными камерами (включая шоковую заморозку) составляют лишь около 2% (рис.5).

Размещение проектируемых и строящихся комплексов по направлениям практически полностью совпадает с распределением уже готовых объектов, что позволяет выявить некоторые закономерности выбора приоритетных направлений (рис.6).

Лидерство трассы Москва-Дон (трасса М-4) объясняется следующими причинами:

– относительно небольшой загруженностью самой трассы, что позволяет без существенных временных затрат добираться до объектов, расположенных как в Москве, так и в Московской области;

– относительной дешевизной земли в сравнении с другими скорост-ными магистралями.

Интерес к Ленинградскому шоссе (М-10) сохраняется на прежнем уровне. Одной из важных причин этого является стабильный товарооборот с Санкт-Петербургом, который в свою очередь основан на перераспределении товаров, поступающих в Санкт-Петербург через морской порт и границу с Финляндией. Ожидается, что строительство в ближайшем будущем платной автодороги «Санкт-Петербург – Москва» усилит интерес к северо-западному направлению.

Устойчив также интерес девелоперов к Новорижскому шоссе, но, в связи с дороговизной земельных участков по данному направлению, даже на удалении от Москвы, количество складских комплексов здесь существенно уступает более «дешевым» направлениям (Симферопольское, Каширское, Казанское шоссе).

В свою очередь, интерес инвесторов к трассе М-5 можно объяснить как большим количеством городов, расположенных вдоль этой автодороги (Пенза, Самара,

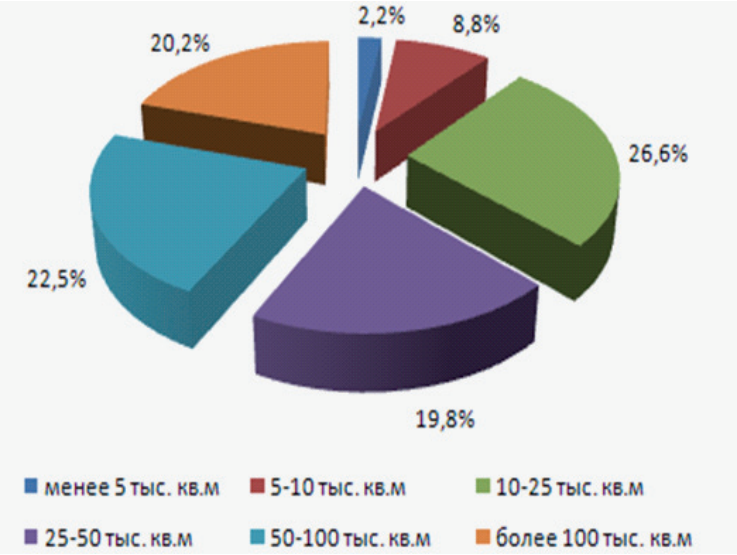

Рис.4. Распределение складских объектов Московского региона по размерам площадей (в долях от суммарного объема площадей)

Рис.5. Распределение складских помещений по температурным режимам

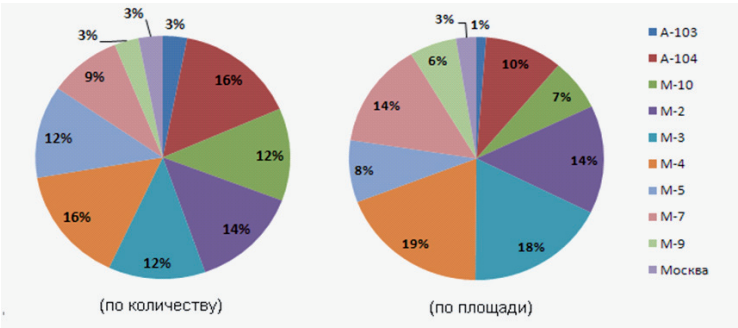

Рис.6. Распределение строящихся и запроектированных складских комплексов по основным направлениям прохождения федеральных трасс (оценка по количеству и совокупной площади объектов)

Челябинск), так и низкой, в сравнении с Новорижским, Ярославским и Дмитровским шоссе, стоимостью земельных участков по данному направлению.

Одной из причин отсутствия новых проектов по Ярославскому шоссе (М8), по мнению экспертов, являются трудности с подключением к магистральным инженерным сетям, превышающие средние по региону сроки получения необходимой исходно-разрешительной документации. Причиной подобной ситуации может быть объективное отсутствие свободных инженерных мощностей в данном регионе.

Еще одним важным параметром распределения объектов по территории Московской области является удаленность от Москвы. За последнее время сложилась тенденция считать удаленность в 30 км своего рода разделительной чертой для строительства логистических центров. В последние годы доля складских объектов, строящихся на расстоянии более 30 км от МКАД, постоянно увеличивалась и на сегодня она составляет более 23% от проектов, находящихся в стадии проектирования и строительства (рис.7). При этом, доля существующих складов, расположенных далее 30 км от МКАД, составляет 10%.

Это позволяет сделать вывод о том, что концентрация логистических центров вблизи Москвы была целесообразна в прошлые годы, когда большинство логистических компаний были нацелены, в основном, на Московский рынок как наиболее развитый и прибыльный.

На сегодняшнем этапе более 60% арендаторов логистических ком-плексов работают на регионы, в то время как оставшаяся часть, ориентированная на столицу, в связи с затрудненным транспортным сообщением, была вынуждена изменить режим доставки грузов и перенести его основной поток на ночное время. По этой причине также близость к Москве перестала быть определяющим

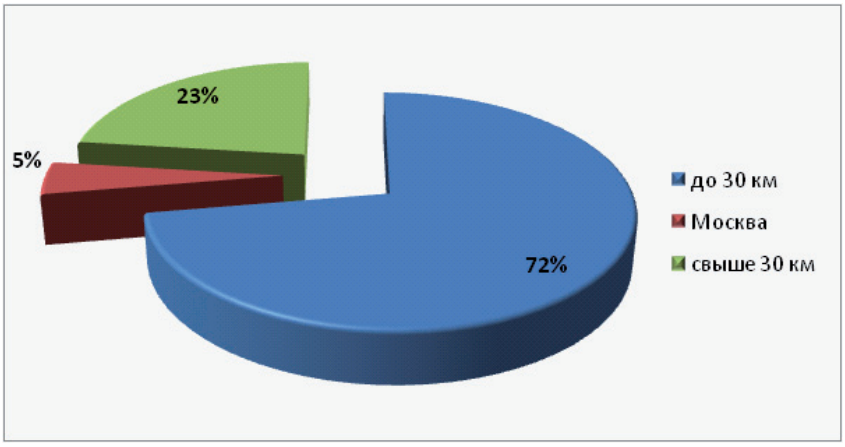

Рис.7. Распределение площадей строящихся и проектируемых складских комплексов по удаленности от МКАД

фактором для этой категории арендаторов.

Другой группой факторов, влияющих на размещение складских объектов, являются факторы, непосредственно определяющие эффективность его операционной деятельности, к которым относятся:

– наличие большого количества городов-спутников в 30-ти километровой зоне от Москвы. Это дает возможность привлекать большое количество персонала среднего и низшего звена достаточной для данного вида работ квалификации, что является затруднительным на более дальнем расстоянии;

– необходимость привлечения высококвалифицированного управ-ляющего персонала для управления большими терминально-складскими комплексами. В силу того, что значительную часть высшего управляющего персонала составляют жители Москвы, они легче принимают решение о работе в пользу комплекса, расположенного недалеко от столицы.

– величина капитальных и эксплуатационных затрат девелоперов и пользователей складских объектов, на которые сегодня в первую очередь влияют:

1) дефицит инженерных мощностей вблизи столицы;

2) уменьшение стоимости земельных участков по мере удаления от Москвы.

Таким образом, уже существует тенденция смещения интереса девелоперов к территориям, находящимся на удалении более 30 км от МКАД, застроенным в меньшей степени в сравнении с ближайшим Подмосковьем, имеющим хорошее обеспечение инженерными мощностями и расположенным вблизи ЦКАД.

Наибольший объем спроса на качественные помещения складского назначения в настоящее время формируют логистические операторы. Из предприятий других видов деятельности наибольший удельный вес среди складских пользователей имеют компании, специализирующиеся на производстве и торговле товарами для дома, продуктами питания, одеждой и обувью (рис.8). Наиболее востребованными для них являются склады класса «А».

В посткризисный период наблюдалась тенденция роста спроса на низкокачественные складские помещения («В-», «С», «D»). Однако в це-лом, структура арендуемых площадей относительно 2008 года практически не изменилась – подавляющую долю (75%) на данный момент составляют качественные склады (рис.9).

Распределение существующего спроса по наиболее востребованным площадям складских объектов представлено на рис.10.

В территориальной структуре спроса наиболее востребованным на данный момент являются, в основном, северные направления (25 – 30% от общего объема запрашиваемых площадей), южное (15 – 18%), юго-восточное (15 – 18%) и северо-западное (12 – 15%) направления Московской области. Наибольшим спросом пользуется складская недвижимость по направлениям Новорязанского, Каширского, Киевского, Минского и Ленинградского шоссе. Традиционно потенциальную привлекательность данных направлений обеспечивают выходы на федеральные трассы, по которым производится основной объем перевозок в межрегиональном и международном сообщении. Территориальное распределение структуры спроса по направлениям Московской области представлено на рис.11.

Для большинства складских пользователей наиболее предпочтительным расположением складского терминала является территория вблизи прохождения МКАД (10 – 15 км). Высоким спросом также пользуются складские комплексы, расположенные в радиусе 20 – 45 км от МКАД. Размещение склада по периметру кольцевой автодороги в радиусе до 20 км позволяет компаниям эффективно работать как на Московский рынок, так и на Московскую область. Лишь в 2% случаев потенциальные арендаторы готовы разместиться в складских комплексах, расположенных далее 50 км, при условии наличия на данных территориях удобной транспортной и инженерной инфраструктуры, включающей автодорожные выходы на магистрали с качественным покрытием, невысокий уровень загруженности дорог на подъездах к терминалам, железнодорожную ветку, охраняемую парковку и т.д. Распределение спроса на

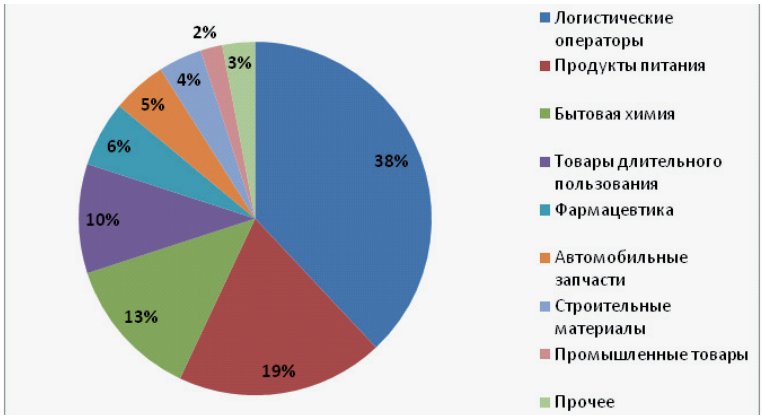

Рис.8. Распределение спроса на качественные складские площади (классов А, В) по профилю пользователей

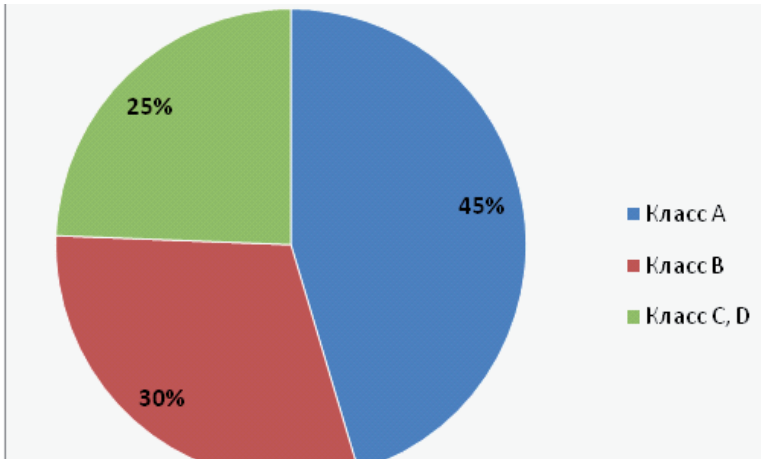

Рис.9. Распределение востребованных складских площадей Московского региона по классам

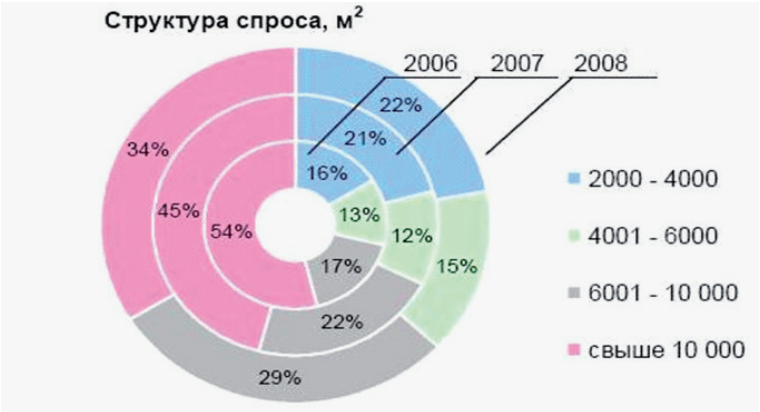

Рис.10. Структура спроса по площади складских помещений Мос-ковского региона

складские объекты по территории Московского региона в зависимости от удаленности от МКАД (на основании данных анкетного опроса складских пользователей) представлено на рис.12.

Наибольший вес при принятии решения об использовании складского объекта имеют показатели стоимости и удобства месторасположения объекта, с точки зрения транспортной инфраструктуры – так показали результаты анкетного опроса складских пользователей. Распределение влияния внешних факторов на инвестиционные решения с учетом их значимости для потенциальных пользователей представлено на рис.13.

Складские объекты в Московской области по признаку отношения к грузопотоку можно разделить на 3 основные группы (в основу классификации были положены 2 признака – право собственности на помещения и право собственности по отношению к обслуживаемому грузопотоку):

– объекты, создаваемые производственными и торговыми компаниями для собственных нужд (собственное помещение для обслуживания собственного грузопотока);

– объекты, создаваемые логистическими операторами (собственное помещение для обслуживания грузопотока клиентов);

– спекулятивные склады – проекты, создаваемые фирмами-девелоперами на рынке недвижимости, и предназначенные для продажи либо для сдачи в аренду производственным, торговым, либо логистиче-ским компаниям.

В целом тенденцией последних 10-ти лет можно назвать сокращение доли объектов, создаваемых организациями для собственных нужд при увеличении объемов ввода и доли объектов, создаваемых логистическими и девелоперскими компаниями, что говорит о следующих изменениях:

– увеличении сегмента (объемов и доли) складских и логи-

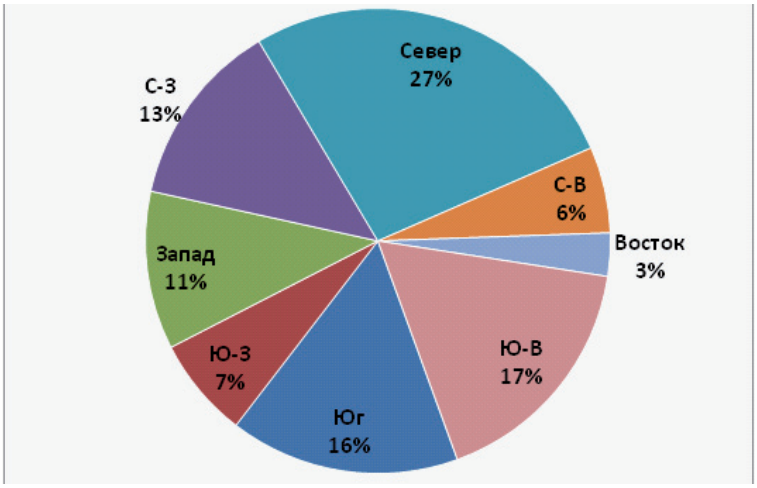

Рис.11. Распределение спроса на качественные складские площади по направлениям

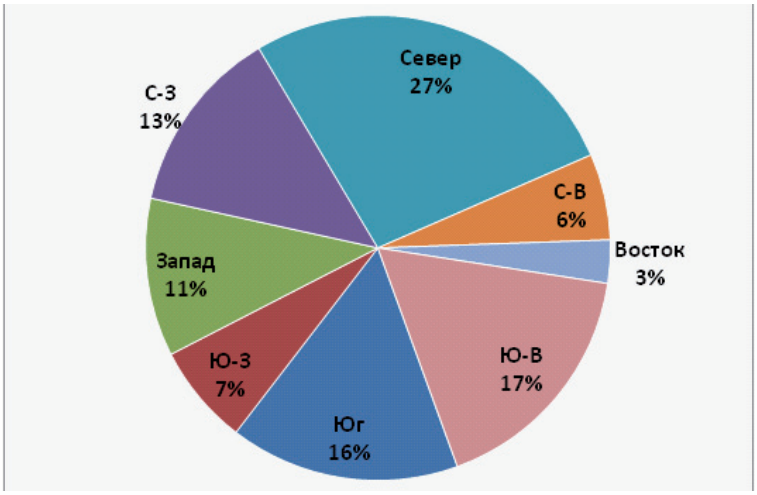

Рис.12. Структура спроса на складские объекты области по удаленности от МКАД

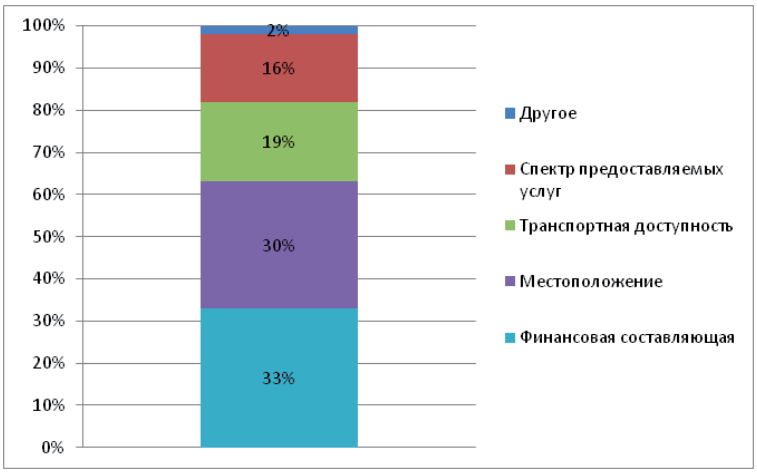

Рис.13. Основные факторы, влияющие на инвестиционные предпочтения

стических услуг на транспортно-логистическом рынке;

– увеличении объемов и доли услуг, которые производственные и торговые организации готовы отдать на аутсорсинг, и тенденции концентрации предприятий на своей ключевой специализации.

В целом, можно сделать вывод, что объемов существующих склад-ских мощностей достаточно, чтобы удовлетворить спрос на складские площади в Московском регионе. Дефицит остается лишь в отдельных сегментах рынка (специализированные склады), которые в сумме составляют не более 5 – 8% от общего спроса:

– специального температурного режима или определенного уровня влажности;

– условий стерильности;

– повышенной безопасности и т.д.

Примерами такой продукции, помимо продуктов питания, являются фармацевтические препараты, химикаты, взрывчатые вещества, агрохимия.

В условиях дефицита качественных складских помещений в последние годы большинство девелоперов концентрировались на строительстве стандартных складских комплексов, не придавая значения более сложным проектам. Это связано с тем, что строительство объектов со специфическими характеристиками без наличия конкретного заказчика резко сужает круг потенциальных арендаторов, и увеличивает риски невостребованности объекта. Поэтому большинство девелоперов предпочитает минимизировать риски путем ориентации на универсальные помещения.

Подводя итог изложенной информацмм можно сказать, что в на-стоящий момент объем спроса на дистрибутивные склады в Московском регионе полностью удовлетворяется предложением и составляет около 3,3 млн. м^2. В последние годы сложилась устойчивая тенденция увеличения доли складов класса «А». Однако, в последующий период спрос будет расти достаточно значительными темпами и достигнет к 2020 г. – 7,2 млн. м^2. Столь значительный рост спроса будет обусловлен в первую очередь закрытием и перепрофилированием складов классов «С» и «D», что является одним из приоритетов градостроительной политики Москвы.

Таким образом, на период до 2020 г. в Московском регионе потребуется построить 3,9 млн. м^2 дистрибутивных складов различных уровней.

В заключение необходимо сказать, что проблема эффективного функционирования Московского транспортного узла сейчас в большей степени зависит не от наличия складских площадей, а от их эффективного географического расположения и от наличия современной и развитой транспортно-логистической инфраструктуры, о чём говорится в работах [1-7]. Поскольку в настоящее время остро стоит вопрос не только складского обеспечения грузопотов, но и инфраструктурного обеспечения транспортных потоков.

Московский регион является ключевым в международной и нацио-нальной транспортно-логистической системе, поскольку он располагается на пересечении международных транспортных коридоров и является центром пересечения национальных автомобильных и железнодорожных путей сообщения, авиационных маршрутов. Он накапливает весомую долю товарных и людских ресурсов, используя их для собственных нужд, а также выступая в качестве пункта хранения, обработки перераспределения и отправки грузов во все регионы страны. Всё это подчёркивает необходимость комплексного государственного управления развитием транспортно-логистической инфраструктуры московского региона.

Литература

1. *Куренков П.В., Хусаинов Ф.И.* Инфраструктура железных дорог России и регулирование вагонных парков: история, проблемы, перспективы // Экономика железных дорог. – 2013. – № 9. – С.35-48.

2. *Куренков П.В., Хусаинов Ф.И.* Приватные вагонные парки и проблемы развития инфраструктуры железных дорог // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Международный сб. науч. тр. / Вып.5, часть 2. – Гомель (Белоруссия): БелГУТ, 2012. – С.200-209.

3. К*уренков П.В., Хусаинов Ф.И.* Проблемы и перспективы управления вагонными парками на инфраструктуре железных дорог // Логистика: Евразийский мост: Материалы VIII-й Международной науч.-практ. конф., 16-18 мая 2013 г. / Часть 1. – Красноярск: 2013, КрасГАУ. – С.248-256.

4. *Бубнова Г.В.* Математический аппарат анализа бизнес-отношений перевозчика и российских производителей когерентных продуктов. Монография.– М.: МИИТ. 2009. – 48 с.

5. *Бубнова Г.В.* Модели управления маркетингом грузовых перевозок. Монография.– М.: Маршрут. 2003. – 256 с.

6. *Куренков П.В., Сечкарёв А.А.* Проблемы нахождения компаний-операторов на инфраструктуре ОАО «РЖД» // Экономические аспекты логистики и качества работы железнодорожного транспорта: Материалы всероссийской научно-практической конф. с международным участием, г.Омск, ОмГУПС, 12-13 декабря 2013 г. / Омск: ОмГУПС, 2013. – С.199-203.

7. *Куренков П.В., Хусаинов Ф.И., Сечкарёв А.А.* Приватные вагонные парки и проблемы развития инфраструктуры железных дорог // Вестник транспорта. – 2014. – № 4. –С.10-17.