

RESEARCH
AND REPORTS
SERIES

B

No : 36

Eugene Korovyakovsky
Erkki Hämäläinen

Logistics Centres in St Petersburg, Russia: Current status and prospects

Report in Russian
2007

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu,
University of Applied Sciences
Kouvola

Логистические центры Санкт-Петербурга: Современное состояние и перспективы

**Евгений Коровяковский, Петербургский Государственный Университет Путей
Сообщения**

Эрkki Хямяляйнен, Кюменлааксо Университет Прикладных Наук



Kouvola 2007/3

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, University of Applied Sciences. julkaisuja. Sarja B/36

СОДЕРЖАНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ РИСУНКОВ.....	2
ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ	3
1 ВВЕДЕНИЕ.....	4
2 КРАТКИЙ ОБЗОР РЕГИОНА.....	5
3 РОЛЬ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА КАК ТРАНСПОРТНОГО ЦЕНТРА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	7
3.1 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ	7
3.2 ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ	8
3.3 МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ	8
3.4 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	8
3.5 ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ.....	8
3.6 ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ	8
4 КОНЦЕПЦИЯ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	9
5 ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ	11
6 КРАТКИЙ ОБЗОР ИМЕЮЩЕЙСЯ ЛИТЕРАТУРЫ ПО ВОПРОСУ	12
6.1 БЛИЖЕ К РЕАЛЬНОСТИ	14
6.2 ПЛЮС НА МИНУС	14
6.3 ХАОС В БАЗИСЕ.....	16
6.4 ПО СТАРИНКЕ.....	16
6.5 НЕКОНСТРУКТИВНАЯ КРИТИКА	17
7 ОСНОВНЫЕ РАЙОНЫ РАЗВИТИЯ СКЛАДСКОГО КОМПЛЕКСА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	19
8 БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	30
8.1 ЛОМОНОСОВСКИЙ ПОРТ	31
8.2 КРОНШТАДТСКИЙ ПОРТ	31
9 ПОРТЫ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	31
9.1 ПОРТ ПРИМОРСК.....	32
9.2 ПОРТ ВЫБОРГ	32
9.3 ПОРТ ВЫСОЦК	32
9.4 ПОРТ УСТЬ-ЛУГА.....	33
10 УСРЕДНЕННЫЙ «ПОРТРЕТ» СКЛАДА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В 2006 И 2015 ГОДУ	36
11 ИНФОРМАЦИОННАЯ КООРДИНАЦИЯ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	37
12 ВЫВОДЫ.....	39
ПРИЛОЖЕНИЯ	

ПЕРЕЧЕНЬ РИСУНКОВ

Рисунок 1 Доля субъектов Российской Федерации- в январе - ноябре 2006.....	6
Рисунок 2 Валовой региональный продукт Санкт-Петербурга, млрд. руб.	7
Рисунок 3 Перспектива развития автомобильных магистралей Санкт-Петербурга	20
Рисунок 4 Районы активного строительства логистической инфраструктуры	21
Рисунок 5 Развитие промышленной зоны «Шушары»	23
Рисунок 6 Существующий таможенный терминал «Восход» (ст. Шушары)	24
Рисунок 7 Терминалы в районе ж.д. станции Предпортовая.....	27
Рисунок 8 Современный складской комплекс Интертерминал (ул. Кубинская).....	27

Рисунок 9 СХЕМА ТЛЦ "ПРЕДПОРТОВЫЙ"	29
Рисунок 10 КАРТА ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	34
Рисунок 11 РАСПОЛОЖЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПАРКА ГК «ТРАНССФЕРА»	36

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1 ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ ПЕТЕРБУРГА	22
Таблица 2 ДЕЙСТВУЮЩИЕ И ПРОЕКТИРУЕМЫЕ ТЕРМИНАЛЫ В РАЙОНЕ	28
Таблица 3 ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕДПОРТОВОГО ТЕРМИНАЛА	29

1 Введение

Сейчас многие компании занимаются исследованиями рынка складской недвижимости. В условиях дефицита спроса достаточно актуальной проблемой является размещение складов и их перерабатывающая способность. Наиболее крупной работой в этой области явился отчет Научно-исследовательского и проектного института территориального развития и транспортной инфраструктуры (НИПИ ТРТИ)¹. Другой консалтинговой компанией «Астера-груп» был проведен анализ складской недвижимости Санкт-Петербурга в первом полугодии 2006 года². Информационный центр «Выбор» регулярно публикует справочную информацию о транспортно-складских предприятиях Санкт-Петербурга³. Однако у этих работ существует ряд недостатков. Отчеты НИПИ ТРТИ представляют собой объемные труды, написанные слишком научным языком. Отчеты «Астера-груп» ориентированы более на работников недвижимости, чем на транспортный бизнес. Справочники ИЦ «Выбор» являются хорошими источниками для поиска компаний, однако в справочниках отсутствует аналитическая информация. В большинстве своём они не переведены на английский язык, более того, отчеты НИПИ ТРТИ являются закрытыми для широкой общественности. Тем не менее, публикация отчетов на английском языке является необходимой в связи с приходом большого количества иностранных инвестиций в регион.

В настоящее время более половины импортного и четверть экспортного грузопотока России проходит через Санкт-Петербург. Для переработки все возрастающих объемов требуется разветвленная сеть складских комплексов. Многие компании принимают активное участие в организации логистической сети города. В этой работе мы рассмотрим работу в основном складов штучных и скоропортящихся грузов, а также контейнерных терминалов. Все эти объекты являются составной частью одного понятия – транспортно-складской комплекс Санкт-Петербурга.

¹ www.ipr.ru

² www.asteragroup.ru

³ <http://www.icvybor.spb.ru/izdat.htm>

2 Краткий обзор региона

По информации рейтингового агентства «РА-Эксперт»⁴ численность населения Санкт-Петербурга — 4188,6 тыс. жителей. Несмотря на гибель половины коренного населения во время блокады в Великую Отечественную войну, Санкт-Петербург сохраняет черты многонационального и многоконфессионального города. Современный Санкт-Петербург имеет высокий удельный вес пожилого населения, поэтому малопривлекателен для мигрантов. Вследствие этого численность его населения, достигнув рубежа 5 млн жителей, стремительно уменьшается. Основные экономические преимущества Санкт-Петербурга заключаются в его экономико-географическом положении, всемирном культурно-историческом значении, интеллектуальном и профессионально-квалификационном потенциале населения. С распадом СССР Санкт-Петербург вновь стал для России «окном в Европу» и получил статус свободной экономической зоны. Серьезные недостатки, препятствующие экономическому подъему города, — высокий удельный вес предприятий военно-промышленного комплекса и крайне запущенное состояние городской инфраструктуры.

За годы советской власти Санкт-Петербург постепенно превратился из культурно-образовательной столицы империи в крупнейший промышленно-транспортный центр Советского Союза. Долгое время Санкт-Петербург был базой освоения Арктики и Антарктиды. Промышленность города специализируется на энергетическом и транспортном машиностроении. Санкт-Петербург наиболее крупный в России музейный центр, привлекательный для иностранного туризма. Основные отрасли промышленности обеспечивают стабильно высокие грузопотоки не только во внутреннем, но и во внешнеторговом сообщении. Санкт-Петербург — крупнейший центр энергомашиностроения, станко-, судо- и приборостроения. Здесь также развиты черная и цветная металлургия, химическая, легкая, пищевая, полиграфическая промышленность. Предприятия Санкт-Петербурга являются монополистами в России по производству 16 видов промышленной продукции, в том числе порталных кранов, гидравлических турбин, карьерных экскаваторов, эскалаторов и т. д.

По данным Министерства Экономического развития России в январе—ноябре 2006 г. российская экономика сохраняла высокие темпы роста. Прирост ВВП к соответствующему периоду прошлого года, по оценке Минэкономразвития России, составил 6,8% (против 6,2% в прошлом году). В ноябре прирост

⁴ <http://www.raexpert.ru/database/regions/spb/>

ВВП составил 7,8% (в октябре 8,4%)⁵. Характерной особенностью экономического роста России в 2006 г. явилось изменение структуры инвестиций в пользу отраслей обрабатывающей промышленности и инфраструктуры. Значительно вырос удельный вес инвестиций на виды деятельности, не связанные с добычей природных ресурсов: на производство машин и оборудования, в металлургию, целлюлозно-бумажное и химическое производство. Существенно выросли объемы инвестиций по виду деятельности, связанному с транспортированием по трубопроводам и в связь. Изменение отраслевой структуры инвестиций способствует повышению качества экономического роста.

По итогам января-ноября 2006 года по сравнению с соответствующим периодом 2005 года в большинстве регионов отмечен рост основных показателей экономического и социального развития.

Значительные объемы капиталовложений в январе-ноябре 2006 г. были освоены в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в общей сложности составляющих более 6,3 процентов от всех инвестиций.

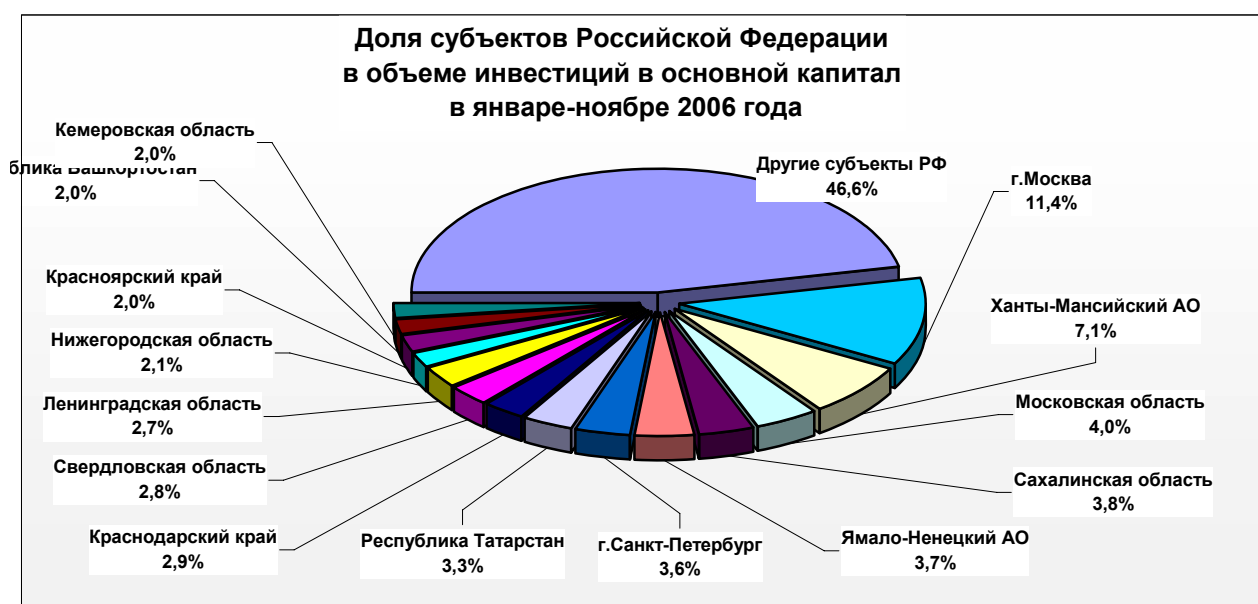


Рисунок 1 Доля субъектов Российской Федерации- в январе - ноябре 2006.

ВРП Санкт-Петербурга в 2006 г составит 758 млрд. руб. против 630 млрд. руб. в 2005 г, по прогнозу комитета экономического развития, промышленной политики и торговле Санкт-Петербурга.

⁵ www.economy.gov.ru

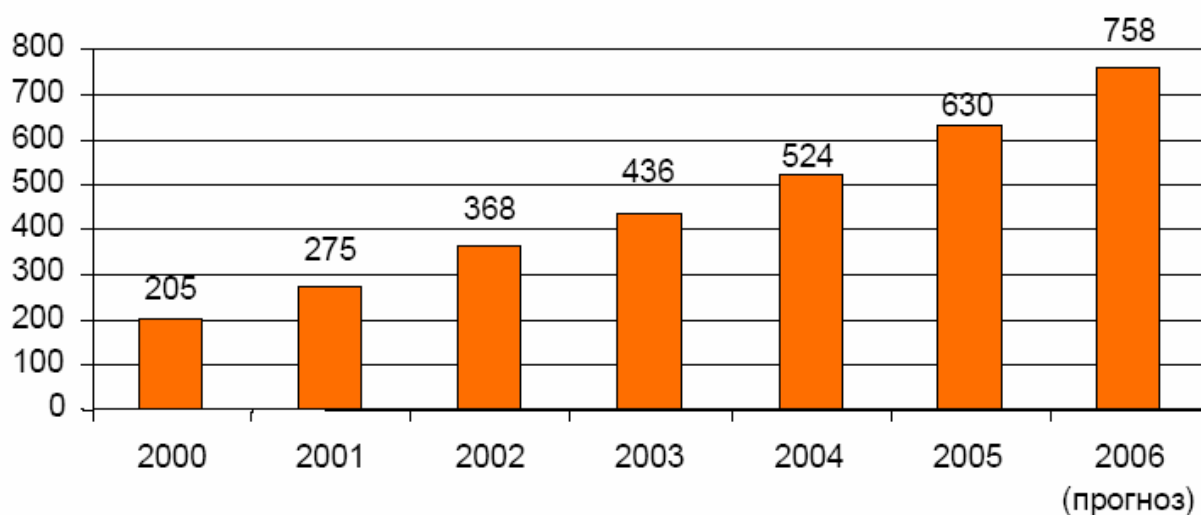


Рисунок 2 Валовой региональный продукт Санкт-Петербурга, млрд. руб.

В 2006 году на строительство и развитие объектов города запланировано выделить 38 млрд. рублей из федерального бюджета, что на 6,69 млрд. рублей больше, чем было выделено на эти цели в прошлом году. Город вкладывает крупные средства в строительство дорог, транспортную инфраструктуру, жилищно-коммунальное хозяйство, подготовку новых территорий под строительство жилья, промышленных и социальных объектов. Долгосрочные планы предусматривают осуществление ряда важных проектов, среди них - строительство новых энергетических источников, сооружение тоннеля под Невой, развитие системы водоснабжения и водоотведения.

3 Роль Санкт-Петербурга как транспортного центра в Российской Федерации⁶

В конце 2003 г. Государственным Советом, а затем Правительством РФ был рассмотрен проект "Транспортной стратегии Российской Федерации" на период до 2025 г. Приоритетными направлениями развития инфраструктуры отдельных видов транспорта являются:

3.1 Железнодорожный транспорт

- наращивание пропускных и провозных возможностей наиболее напряженных участков сети на основе их электрификации и сооружения

⁶ http://logistika.spb.ru/logistics/transport/practice/plan_terminal.php

вторых путей, модернизация и строительство новых подходов к морским портам и припортовых станций;

3.2 Трубопроводный транспорт

- развитие трубопроводной транспортной инфраструктуры в северных и восточных регионах страны в соответствии с приоритетами диверсификации экспорта энергоносителей;

3.3 Морской транспорт

- диверсификация портовой индустрии в соответствии с перспективными сценариями развития внешней торговли, наращивание мощностей для обеспечения экспорта наливных грузов, угля, удобрений, а также для переработки контейнеров. Завершение строительства атомного ледокола "50 лет Победы" и начало разработки проектов атомных ледоколов нового поколения;

3.4 Автомобильный транспорт

- завершение формирования единой автодорожной сети страны, модернизация и развитие подходов к крупным городам и сооружение их транзитных обходов, улучшение городских улично-дорожных сетей и совершенствование системы организации и регулирования дорожного движения;

3.5 Внутренний водный транспорт

- радикальная модернизация лимитирующих участков на основных внутренних водных путях, реконструкция наиболее изношенных напорных гидросооружений в целях обеспечения безопасности эксплуатации внутренних водных путей;

3.6 Воздушный транспорт

- оптимизация количества международных и узловых аэропортов, переход к единой системе опорных аэропортов, техническая модернизация системы управления воздушным движением в соответствии с современными международными требованиями.

Основным направлением совершенствования транспортных технологий в сфере продвижения грузопотоков является интеграция производственных и транспортных процессов на принципах транспортной логистики. Государство стимулирует этот процесс, поддерживая создание в транспортной инфраструктуре создание мультимодальных логистических центров, на рынке транспортных услуг - мультимодальных транспортных операторов, способствуя комплексной информатизации транспортного процесса. Реализация принципов транспортной логистики на уровне отдельных грузопотоков является задачей бизнеса.

Развитие мультимодальных перевозок основывается, прежде всего, на контейнеризации системы товародвижения, что предусматривает:

- наращивание мощности имеющихся контейнерных терминалов и создание дополнительных. При этом целесообразным является сочетание нескольких крупнейших терминалов в морских транспортных узлах с менее мощными многочисленными объектами внутри страны;
- создание свободных экономических зон в портах для привлечения основных контейнерных потоков внешней торговли, транзита и транзитного;
- создание в России национальных контейнерных операторов, нацеленных на обеспечение транзита контейнеров через российскую территорию по основным транспортным коридорам;
- совершенствование транспортно-таможенных технологий и существенное сокращение числа контролируемых на границе контейнеров;
- создание условий для расширения производства контейнеров, специализированного подвижного состава для его перевозки и оборудования для терминальной переработки контейнеров.

4 Концепция генерального плана развития Санкт-Петербурга

Градостроительная деятельность в Петербурге давно обуславливается особым геополитическим положением города на Балтике. С расширением же границ Евросоюза значение Петербурга как узла морских и сухопутных связей возрастает поистине многократно.

В качестве стратегических ориентиров устойчивого развития города как важнейшего элемента транспортного моста между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом в области внешнего транспорта приняты следующие направления:

- значительное повышение роли города как крупного международного торгово-транспортного и транзитного центра с годовым объемом грузоперевозок 460–500 млн. тонн на основе комплексного развития всех видов транспорта, а также связанных с ними видов услуг;
- превращение Петербурга в центр туризма мирового значения с увеличением числа гостей до 6 млн. в год.

Совершенствование транспортного комплекса должно коснуться всех его 6 составляющих: автомобильного, железнодорожного, морского, речного, воздушного и трубопроводного транспорта. Все это должно обеспечить конкурентоспособность Петербурга по сравнению с другими транспортными комплексами Балтийского региона и не сказаться негативно на жизни его обитателей с точки зрения комфортности.

В Концепции Генплана предусмотрено продолжение формирования международных транспортных коридоров «Север–Юг» и «Запад–Восток» в рамках Балтийского региона и их главной составляющей — Большого порта Санкт-Петербург, грузооборот которого должен возрасти к 2010 году практически в полтора раза.

В планах развития его береговой инфраструктуры планируется реконструкция петербургского железнодорожного узла с выносом транзитного грузового движения из города и развитием станций и линий, обеспечивающих работу Большого порта Санкт-Петербург; проведение работ по повышению пропускной способности Волго-Балтийского водного пути. Концепция Генплана предусматривает размещение терминалов и логистических центров в зоне Кольцевой автодороги; создание единой системы региональных магистралей; развитие и реконструкцию аэропорта «Пулково», а также создание морского пассажирского района на Васильевском острове, строительство нового речного вокзала.

Санкт-Петербург относится к тем немногочисленным городам, которые называются «аквагород». Не удивительно, что перспективный план развития мегаполиса во многом связан с водной тематикой.

Это особенно наглядно проявляется в планах по развитию акватории Невской губы. Она простирается от дельты Невы на востоке до комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (КЗС - комплекс защитных

сооружений) на западе по линии Горская–Кронштадт–Бронка и имеет длину 21, а максимальную ширину – 15 км. В жизни города она выполняет 14 функций, среди которых наиболее активно представлен морской бизнес.

Достаточно сказать, что только за последние пять лет грузооборот Большого порта, акваторией которого и является практически вся гладь Невской губы, удвоился и по результатам 2003 года достиг 42,1 млн. тонн. Реконструируемые и новые портово-технологические комплексы появляются практически по всей длине побережья Невской губы, а створ КЗС к 2010 году станет местом сосредоточения почти четверти грузовых мощностей Большого порта.

5 Планы развития

Согласно Генплану новые терминалы морского транспорта планируется разместить на Канонерском острове, в Купеческой гавани Петродворца, в Ломоносове, в районах Бронки и Горской. Генеральным планом развития города предусматривается создание протоки вдоль северного побережья Невской губы на участке от Лахтинского разлива до пос. Лисий Нос с целью увеличения скорости течения вдоль побережья и оздоровления этой части прибрежной территории. Планируется так же изменение проектного положения береговой линии Морской набережной Васильевского острова с выносом ее в акваторию Невской губы для перспективного прохождения трассы Западного скоростного диаметра и размещения на данной территории упоминавшихся выше пассажирских районов морского и речного флота.

Среди других проектов значится развитие территории Крестовского острова, образование острова в устье Большой Невы с целью направления части стока реки вдоль западной границы Гутуевского острова и по Морскому каналу в юго-восточную часть Невской губы. Будут проведены работы по определению оптимального положения проектируемой береговой линии юго-восточного побережья Лахтинской отмели между ОАО «Петербургский нефтяной терминал» и Константиновским дворцом в целях улучшения существующего водообмена в этой части Невской губы. В этом яркое проявление внимания к вопросам экологии.

В части развития транспортного комплекса Петербурга концепция Генплана была представлена на международной конференции «Современный город-порт в новой Европе. Развитие, прогнозы», проходившей 20 августа 2004 года в Риге. Примечательно, что в этот день в столице Латвии состоялась демонстрация протеста против развития рижского порта. Это событие еще раз показало, что развитие портовых комплексов в крупных городах требует принятия взвешенных решений, как с точки зрения экономики, так и экологии.

В настоящее время Комитет по транспортно-транзитной политике правительства Петербурга ведет работу по упорядочению перемещения нефтепродуктов в городе и области; занимается дальнейшим укреплением Северо-Западного информационно-аналитического центра транспортной логистики, более четкой увязкой транспортного бизнеса с деятельностью пограничных и таможенных служб; приступил к работе над береговым законодательством.

Несомненно, что роль исполнительной власти города в определении стратегических задач в развитии одного из основных градо- и бюджетообразующих факторов – Петербургского транспортного узла должна расти.

6 Краткий обзор имеющейся литературы по вопросу

В прессе ведется достаточно оживленная дискуссия по вопросам дальнейшего развития Санкт-Петербурга. Все авторы признают необходимость развития транспортной инфраструктуры города. Есть мнение по преобразованию города из транзитного пункта в дистрибуторско-распределительный центр, работающий не только на Северо-Запад России, но и на Центральный Федеральный округ. Существует аналитический отчет, выполненный компанией Astera-group, однако в нем основной упор сделан на складах, как объектах недвижимости. Следует отметить разработанный НИПИ территориального развития и инфраструктуры документ «Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга». Концепцию генерального плана развития города до 2025 года, в котором проработаны вопросы зонирования города, предложен ряд действий и мероприятий.

Можно отметить ряд публикаций, в которых достаточно жестко критикуется Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга. Приведем выдержки из этих публикаций⁷.

Предложенная Санкт-Петербургу Стратегия развития транспортно-логистического комплекса не революционна, а меры ее реализации – не самые эффективные

Запланированное на сентябрь 2006 года рассмотрение правительством Санкт-Петербурга Стратегии развития транспортно-логистического

комплекса (далее – Стратегия) города так и не состоялось. Теперь этого можно ожидать не раньше чем в ноябре-декабре. Дело в том, что Комитет по транспортно-транзитной политике (КТТП) не успел в срок составить план конкретных мероприятий для реализации положений документа. А принимать Стратегию без плана, по мнению членов Совета по координации транспортной деятельности, бессмысленно.

Конечно, ничего страшного в этом переносе сроков нет. Последние 20 лет петербургский транспортно-логистический комплекс (ТЛК) развивался вообще без всякой стратегии. Существовали, правда, перспективные планы по отдельным видам транспорта, для улично-дорожной сети (УДС) основным ориентиром был Генплан. Но друг с другом эти документы почти не пересекались. Вопросы же терминально-складского хозяйства и вовсе не занимали федеральных и городских чиновников.

Пару лет назад Смольный наконец обнаружил, что городская транспортная инфраструктура давно исчерпала свою пропускную способность. Это стало барьером на пути дальнейшего развития города и не позволяет в полной мере реализовать его транспортный потенциал. Дороги строились по советским Генпланам, с расчетом на то, что нынешнего количества автомобилей мы достигнем лишь к 2036 году. В последнее время город в основном занимается подключением КАД к улично-дорожной сети. Дело нужное, но, по мнению специалистов, надо срочно заняться формированием новых городских магистралей. Интенсивность автодвижения в городе уже достигла такого уровня, что даже после запуска КАД существенного облегчения транспортной проблемы ждать не приходится. «Латанием дыр ситуацию не исправить, нужны принципиально новые решения, связанные со строительством подземных и надземных магистралей», – считает первый проректор Петербургского государственного университета путей сообщения Александр Ледяев. «Европейцы посчитали, что у них 0,5–1% ВВП теряется в пробках. Стагнация в Европе во многом объясняется именно этим явлением. Что касается Петербурга, то транспорт сегодня не катализатор, а тормоз в его развитии», – уверен заместитель генерального директора ОАО «Компания „Усть-Луга“» Александр Головизнин. Чиновники поняли, что без единой стратегии развития транспорта, УДС и терминально-складского комплекса ТЛК вперед не продвинется.

6.1 Ближе к реальности

Бизнесмены, которым придется согласовывать свою работу со Стратегией, настроены по отношению к ней весьма скептически, утверждая, что она грешит серьезными изъянами. Смольный, по данным «Эксперта С-З», тоже не очень приветствует идею развития Петербурга как транспортно-логистического центра. Оно и понятно: решать обострившиеся проблемы нужно сейчас, причем это потребует существенных инвестиций, а положительный результат город ощутит не раньше чем через пять-десять лет. Так долго ждать дивидендов чиновники не привыкли.

Разработчики предложили два пути развития. Один предполагает превращение города во второй после Москвы региональный дистрибутивный центр европейской части РФ. Если будет выбран другой путь, Петербург по-прежнему остается перевалочным центром внешних грузов. Стоимость первого варианта составит около 467 млрд, второго – 439 млрд рублей. Причем бюджету придется инвестировать в наиболее затратные, инфраструктурные проекты (дороги, подготовку территорий), а бизнесу – наполнять ее морскими и тыловыми терминалами, складами, автопарками, сервис-центрами производителей грузового автотранспорта.

Часть средств чиновники надеются заполучить из федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)». Однако сильно рассчитывать на это не стоит – федеральный бюджет и так уже финансирует строительство КАД, Западного скоростного диаметра, Орловского тоннеля, пассажирского порта «Морской фасад» и т.д. Самостоятельно же город заявленные инвестиции не осилит. Не справится с этой задачей своими силами и частный капитал.

6.2 Плюс на минус

Большинство опрошенных коммерсантов отдают должное серьезной аналитической работе, проделанной разработчиком Стратегии – Научно-исследовательским и проектным институтом территориального развития и транспортной инфраструктуры. Однако, как говорит генеральный директор московского ООО «Национальный таможенный брокер» Илья Козлов, «хочется увидеть документ, открыв который, любой совершенно четко поймет, что, когда и где будет развиваться и строиться». С земляком согласен коммерческий директор компании Relogix Алексей Цацулин: «Безусловно, проделанная работа может послужить ориентиром для бизнеса, так как полно и подробно раскрывает текущую ситуацию, но объекты и

проекты для инвестиций не определены». То есть цели поставлены, а как к ним идти – непонятно.

Кстати, москвичам есть с чем сравнивать. В прошлом месяце правительство Московской области утвердило программу «Развитие транспортно-логистической системы Московской области на 2006–2010 годы». В рамках программы прописаны конкретные шаги по развитию ТЛК и способы привлечения дополнительных источников финансирования.

Местные компании более критичны к документу. Как отмечают в Группе «Евросиб», разработчики допускают перекосы в ту или иную сторону, дают решение всей проблемы целиком. «Тут серьезные промахи: авторы уклоняются в сторону то одних «внутренних заказчиков» и лоббистов, то других. То в сторону контейнерщиков, то в сторону портовиков, – говорит генеральный директор ЗАО „Евросиб“ Дмитрий Никитин. – И это не их вина, таким образом поставлена задача». Если так, то Стратегия может стать миной замедленного действия, причем приведет к результатам, прямо противоположным ожидаемым. Реализация документа дезинтегрирует городской рынок транспортно-логистических услуг, местные игроки потеряют свои позиции. И тогда произойдет переориентация высокодоходных импортных грузов, идущих в РФ, с Петербурга на порты соседних стран и Ленобласти.

Авторы документа предлагают за счет модернизации существующих и строительства новых логистических терминалов исправить парадоксальную ситуацию, когда поступающие в петербургский порт товары сначала направляются в Москву, а затем (после перегрузки и распределения) возвращаются в Северную столицу. Однако очевидно, что первопричина этого явления кроется не в дефиците складских мощностей, а в несовершенстве и непрозрачности работы таможни. Сегодня удобнее и дешевле вести таможенное оформление в Москве, причем разница в цене растаможки столь велика, что с лихвой компенсирует дополнительные транспортные расходы. Переход таможни на цивилизованные рельсы сделает экономически невыгодными «челночные» поставки, а значит, переориентация грузопотоков из Москвы в Петербург состоится.

Еще одна претензия касается несогласованности городских и областных планов развития ТЛК. Петербург и Ленобласть не могут договориться на этот счет, хотя оба субъекта крайне заинтересованы: у города есть растущий грузопоток, но налицо острый дефицит земли, а в области – все с точностью наоборот. Впрочем, это вопрос скорее не экономический, а политический.

6.3 Хаос в базисе

В Петербурге по объемам грузовых перевозок лидирует автомобильный транспорт, наиболее заметную роль он играет в доставке контейнеров и рефгрузов. В будущем значимость автотранспорта возрастет еще больше: существенное изменение структуры грузооборота порта приведет к увеличению в нем доли контейнеров. Ожидается, что доля портовых грузов, перевозимых автотранспортом, вырастет с 33% (19 млн тонн в год) до 55% (63 млн тонн). При этом ни один участник рынка сегодня не скажет, что в городе создаются предпосылки для бесперебойного вывоза контейнеров.

Бороться с хаосом на дорогах можно, но для этого требуется системная работа как минимум по двум основным направлениям. Во-первых, развитие УДС. Стратегия ничего нового в этом вопросе не открывает, говоря лишь о расширении существующих магистралей, строительстве путепроводов, развязок и т.д. При этом совершенно забыты советские наработки. «Единственный путь решения транспортных проблем Петербурга – внеуличные магистрали, то есть тоннели и эстакады. Но у нас не принято рассматривать такие альтернативные решения для центра города, – говорит Александр Ледаев. – А ведь еще в 1979 году вышел проект освоения подземного пространства Ленинграда, который актуален и сегодня. Например, он содержит проработки по строительству магистрали под Невским проспектом, нескольких тоннелей под Невой и т.д. Никуда не уйти и от необходимости сноса некоторых домов в центре города для устройства новых трасс». Видимо, в Смольном альтернативные идеи не приветствуются – ни сносить дома, ни рыть под ними тоннели никто не собирается.

Во-вторых, необходимо добиться качественного изменения самих автотранспортных предприятий. Стратегия предусматривает их укрупнение и обновление грузового автопарка, реанимацию системы подготовки кадров для отрасли, выделение территории под цивилизованные стоянки для грузовиков и т.д. Однако вместо того, чтобы заняться реализацией хотя бы этих (далеко не революционных) предложений, Смольный и ГИБДД активно борются со стихийными местами «отстоя» автотранспорта вокруг порта, развешивая «кирпичи» на дорогах, чем только усугубляют проблему.

6.4 По старинке

Одна из основных причин «стратегических» неудач КТТП в том, что он не расслышал голос бизнеса. По крайней мере так считают сами бизнесмены. «Если наше мнение и учитывалось, то лишь отдельных заинтересованных сторон, а не всего транспортно-логистического сообщества», – заявили

корреспонденту «Эксперта С-3» некоторые владельцы крупных компаний. Отчасти это объясняется невысоким (за редким исключением) «весом» местных игроков. По словам директора петербургского представительства STS Logistics Андрея Михалева, в Петербурге по сравнению с Москвой на порядок ниже уровень бизнеса и активность предпринимателей. «Мощь московских игроков ТЛК позволяет не только донести до власти их предложения, но и добиваться выполнения», – говорит Михалев.

Стратегия рассматривает варианты облегчения существующей ситуации, принципиально ничего не меняя. В идеале порт надо вывести из центра города, что решит все транспортные проблемы Петербурга. На освободившейся территории найдется что построить. Но на такие радикальные меры город не пойдет, так как это означало бы признание ошибочными почти всех реализуемых у нас крупных транспортных проектов. Например, в основном для нужд порта строится Западный скоростной диаметр, особенно его южная часть. Поэтому авторы Стратегии избрали путь латания дыр, но даже и здесь не смогли задействовать все варианты решения проблем. К сожалению, в очередной раз продемонстрировал бессилие частный бизнес: большинство коммерсантов с удовольствием ругают Смольный, но сами не способны предложить что-то взамен, не способны выразить и донести до власти свои мысли.

6.5 Неконструктивная критика.

Алексей Минкин, председатель совета директоров холдинговой компании «Морпортсервис-Евротранссервис» в том же журнале «Эксперт» пишет⁸:

– Перспективы транспортно-логистического комплекса Петербурга во многом зависят от нормального функционирования автомобильной составляющей. По объективным причинам 90% контейнерного грузооборота через Большой порт обслуживается автотранспортом, и для города в дальнейшем его роль будет столь же велика. Отдельная городская программа развития грузового автотранспорта на три-пять лет могла бы помочь в решении целого клубка проблем, которые сдерживают развитие этого сегмента рынка.

Во-первых, необходимо создать предпосылки для укрупнения компаний за счет интеграции экспедиторов с перевозчиками. Порядка 50–60 подобных укрупненных компаний станут силой на транспортном рынке города и за счет своих финансовых возможностей смогут активнее решать

⁸ http://www.expert.ru/printissues/northwest/2006/36/qa_minkin/

вопросы обновления грузового автопарка. Это не означает, что сугубо автотранспортные предприятия должны уйти с рынка. Совсем нет! Но когда доля крупных компаний станет преобладающей, можно будет исключить неконтролируемый рост тарифов на автомобильные перевозки, ежегодно возникающий осенью-зимой – в период закрытия внешнеторговых контрактов.

Во-вторых, для того чтобы транспортно-экспедиторские компании могли приобретать и нормально эксплуатировать грузовые автомашины, необходимы мощные сервис-центры их производителей, причем построенные на направлениях, которые соответствуют сложившейся географии грузоперевозок. Пока в Петербурге никто из компаний, выпускающих тягачи, кроме «Вольво» и «Скания», таких центров не имеет. Я знаю, что целый ряд других производителей, как зарубежных, так и отечественных, уже прониклись этой идеей и достаточно активно ищут места под свои сервис-центры. Каждый из них мог бы продавать и обслуживать на петербургском рынке от 2 до 3 тыс. автомобилей в год.

От интеграции операторов транспортного рынка выиграют все. Производители резко увеличат продажи, поскольку технику, техобслуживание которой гарантировано, приобретать всегда выгодно. Экспедиторы, имеющие свой подвижной состав, смогут предложить клиентам гораздо более сбалансированные, чем сейчас, тарифы. Город получит дополнительные налоговые доходы. Правда, производители тягачей, как правило, сами не выпускают автоприцепы, а для экспедиторов как раз важно, чтобы техобслуживание всего автопоезда осуществлялось в одном месте – и тягач, и прицеп. Но эта проблема вполне решаемая, и производители прицепов пойдут на то, чтобы их техника обслуживалась в сервис-центрах производителей тягачей.

Для размещения нового автотранспорта, приобретаемого экспедиторскими компаниями, нужны большие инженерно подготовленные площадки. Учитывая дефицит свободных земель в Петербурге, возможным решением этой задачи должна стать координация действий администраций города и Ленобласти.

Наконец, очень болезненный вопрос – кадровый. Не секрет, что советская система профтехобразования разрушена полностью, а новая – не выстроена. Сегодня нет возможности не только готовить новых водителей, автомехаников, слесарей, но и проводить переподготовку действующих специалистов компаний. Их дефицит достиг такого уровня, что если уволить водителя по той или иной статье, то он завтра же без проблем устроится на работу в любую другую фирму. В этой ситуации сложно требовать дисциплины, а без нее при перемещении материальных ценностей просто нельзя.

Однако в настоящее время отсутствует анализ импортно-экспортных грузопотоков с точки зрения Европейских компаний и анализ возможностей для их инвестиций. В настоящем отчете сделана попытка рассмотреть склады Санкт-Петербурга в комплексе и показать узкие места в работе складского комплекса, а также технические возможности дополнительного увеличения грузопотоков.

Рассмотрим географию складского комплекса Санкт-Петербурга и дальнейшие перспективы его развития.

7 Основные районы развития складского комплекса Санкт-Петербурга

В настоящее время в Санкт-Петербурге существует большое количество складских комплексов на территориях, окруженных жилой застройкой. Это обусловлено постепенным развитием города и чередованием зон жилой и промышленной застройки. Многие из существующих терминалов существуют на территории товарных станций (СПб-тов. Витебский, СПб-тов. Московский, СПб-тов. Финляндский) или возле них. Однако склады в этих районах обычно представляют собой устаревшие здания относительно небольшого объема, не предназначенные для использования современных технологий. В основном это склады класса В, С, D (приложение 1), имеющие низкую транспортную доступность в дневное время из-за невысокой пропускной способности уличной дорожной сети в центре города. Правительство города в будущем планирует перенести часть этих станций со всей их складской инфраструктурой за пределы города (т.е. разместить терминалы вдоль КАД).

Генеральным планом развития города предусмотрено размещение терминалов и логистических центров в районе Кольцевой автодороги; создание единой системы региональных магистралей; развитие и реконструкция аэропорта «Пулково», а также создание морского пассажирского района на Васильевском острове.

Рисунок 3 Перспектива развития автомобильных магистралей Санкт-Петербурга

Можно выделить несколько особенно активно развивающихся с точки зрения логистики «промышленных зон». Их расположение обусловлено близостью транспортной инфраструктуры и основных магистралей. Все эти зоны отмечены в генеральном плане развития города до 2010 года. Обязательным условием со стороны клиентов терминалов в настоящее время является примыкание к железнодорожной станции. Рассмотрим следующие зоны: Шушары, Предпортовая, район Большого Морского Ports «Санкт-Петербург», Ручьи, Парнас. Однако, мы также рассмотрим несколько складских комплексов, которые расположены ближе к центру Санкт-Петербурга, так как до сих пор таких складов в настоящее время большинство. Будем рассматривать районы активного строительства логистической инфраструктуры, начиная с самых южных районов, постепенно переходя к северным (рисунок 1)

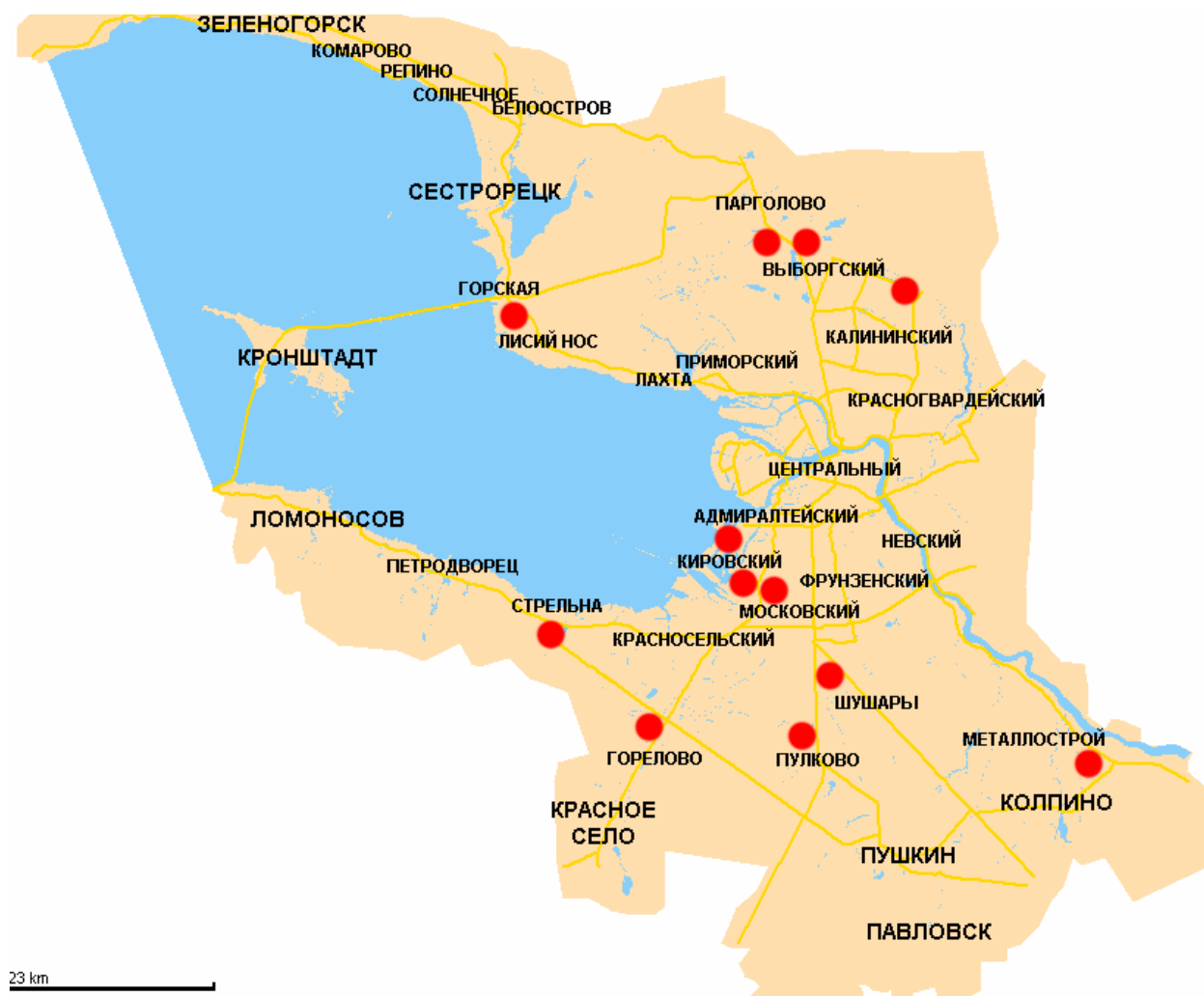


Рисунок 4 Районы активного строительства логистической инфраструктуры

Промышленная зона «Шушары» - динамично развивающийся район, находящийся в очень выгодном географическом положении (рядом располагаются выезд из города в сторону Москвы, Московское шоссе, сортировочная станция Шушары, Кольцевая автодорога). На территории Шушар в настоящее время функционирует таможенный терминал ООО «Восход» (грузовой двор станции Шушары) и планируется строительство еще нескольких терминалов (см. рисунок и таблицу)

Таблица 1 Логистические центры Петербурга

№	Наименование	Класс	Общ. площадь складов	Инвестор	Инвестиции	Дата ввода в эксплуатацию
1	Логистический терминал	A	80 000	ООО «Национальная контейнерная компания»	25 млн. долл.- 1 очередь	4 кв. 2006 г – 1 очередь
2	Логистический комплекс для собственных нужд	A	128 000	Компания «Ресурс-Экономия»	70 млн. долл.	2007
3	Логистический комплекс	н/д	231 000	Неватранстерминал	107 млн. долл.	2007
4	Логистический комплекс (перенос грузового двора станции СПб – Московский товарный)	н/д	н/д	ОАО «РЖД»	н/д	н/д
5	Логистический комплекс	A	30 000	ЗАО «Евросиб»	20 млн. долл.	4 кв. 2007
6	Логистический комплекс	A	н/д	Авалон-лоджистик»	н/д	2007

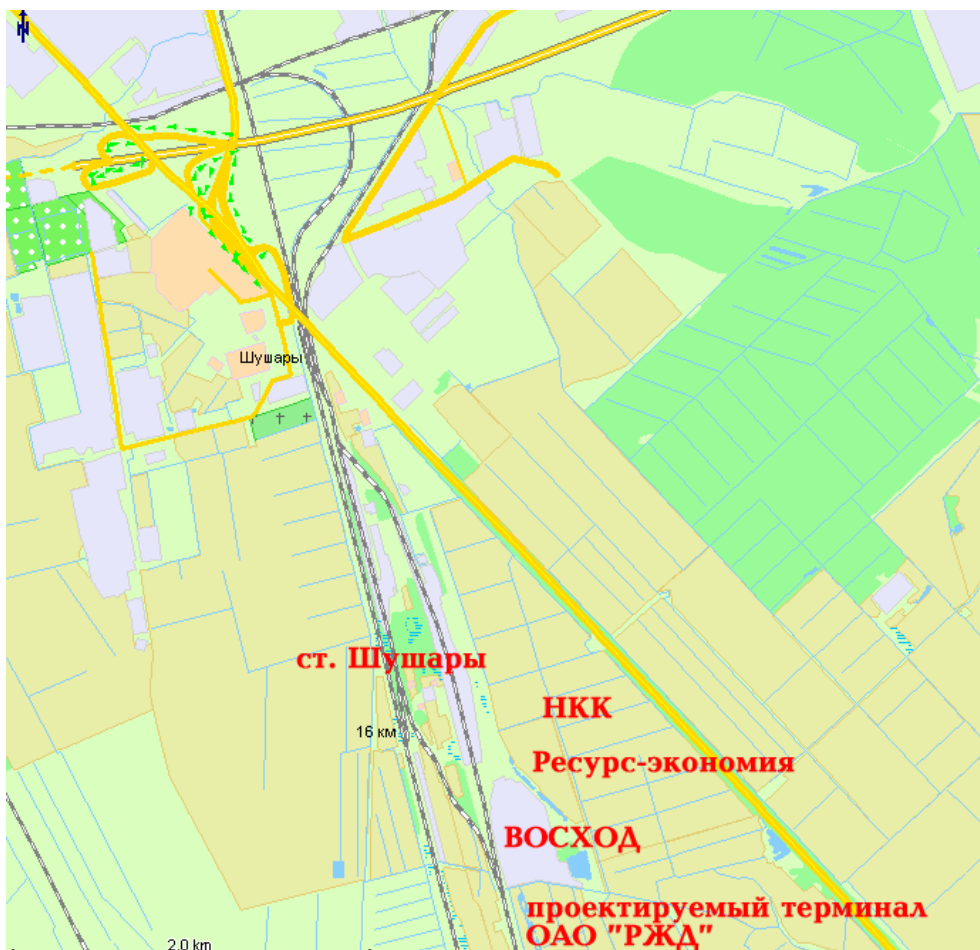


Рисунок 5 Развитие промышленной зоны «Шушары»

Территория между Московским шоссе и станцией Шушары практически полностью отдана администрацией города для использования частными компаниями. Однако инфраструктура этих земель является недостаточно развитой и требует вложения большого количества средств со стороны инвесторов. Другой проблемой является большое количество складов на небольшой территории, что в последствии может выявить сложности роста. Например, генеральным планом развития территории станции Шушары 1996 года было предусмотрено расширение грузового двора станции параллельно главным путям станции, однако в настоящее время это стало невозможным из-за продажи части земель разным компаниям. Тем не менее, можно рассматривать Шушары как наиболее динамично развивающуюся промышленную зону Санкт-Петербурга. Стоит отметить активную позицию, которую занимает администрация Пушкинского и Павловского районов, к чьему ведомству относятся эти земли. На близлежащих территориях уже построены и строятся заводы Кока-Кола, Тойота, терминал «Царское Село». Поэтому необходимо говорить о необходимости поддержки властью крупных частных инвестиционных проектов.



Рисунок 6 Существующий таможенный терминал «Восход» (ст. Шушары)

В Шушарах также открылся складской комплекс класса А логистической компании Tablogix (учредители фирмы – британские и американские бизнесмены). Площадь складских помещений нового терминала составляет 12.350 кв. м, что делает его вторым по величине логистическим центром класса А в Петербурге (безусловный лидер – складской комплекс «Интертерминал – Предпортовый», складские помещения класса А занимают в нем 64.900 кв. м)

По информации «Эксперта С-3»⁹ новый логистический центр будет оказывать полный набор услуг по приему, хранению и предпродажной подготовке грузов, включая штрих-кодирование и упаковку. Склад будет работать с такими видами товара, как бытовая техника, косметика, продукты питания и автомобильные комплектующие.

Ориентация комплекса в том числе на автомобильную промышленность не случайна: в Москве Tablogix управляет центральным складом Ford Motor Company. Не исключено, что еще одним крупным клиентом складского оператора станет строящийся в Шушарах завод Toyota. «В перспективе Петербург вполне может стать вторым Детройтом, и это – важный стимул к развитию здесь складского бизнеса, – говорит Анна Вельская. – Мы идем навстречу рынку».

⁹ http://www.expert.ru/printissues/northwest/2006/10/news_navstrechu_detroytu/

Группа компаний «Евросиб» (Санкт-Петербург) продолжает реализацию масштабного проекта по строительству в крупных городах России транспортно-логистических терминальных комплексов. В настоящее время холдинг ведет строительство такого объекта в поселке Шушары. Стоимость проекта – 20 млн долларов.

Транспортно-логистический комплекс в Шушарах, расположенный в 15 км от морского порта Петербурга, будет включать два склада общей площадью 30 тыс. кв. м, контейнерную площадку площадью 2,5 га и автомобильную площадку. Максимальный объем единовременного хранения контейнеров составит 2 тыс. TEU (20-футовый контейнер). Планируемый ежегодный грузооборот – 420 тыс. тонн генеральных грузов и 50 тыс. TEU. Срок запуска в эксплуатацию первой очереди комплекса – IV квартал 2007 года.

В настоящее время «Евросиб» уже построил один подобный комплекс на станции Предпортовая в Санкт-Петербурге. Комплекс ориентирован на работу с экспортно-импортными грузами морского порта северной столицы. Терминал общей площадью 4,9 га предназначен для переработки грузовых партий при переходе с морского транспорта на сухопутный, и наоборот. Комплекс расположен в 6 км от морского порта и примыкает к железнодорожной станции Предпортовая, что позволяет одновременно перерабатывать 60 вагонов. Кроме того, с территории комплекса есть выезд на основные автомагистрали: Киевское и Московское шоссе и кольцевую автодорогу. На терминале имеется крытый отапливаемый склад класса «А» площадью 4,5 тыс. кв. м, емкость единовременного хранения контейнерной площадки терминала «Предпортовый» составляет 1,5 тыс. TEU.

Строительство подобного объекта уже ведется в Новосибирской области. Запуск сибирского терминала также запланирован на осень следующего года. Для реализации программы строительства логистических терминалов «Евросиб» привлек кредитные средства объемом 119,5 млн долларов от Международной финансовой корпорации (IFC, инвестиционное подразделение группы Всемирного банка).¹⁰

В пригороде Санкт Петербурга, городе Пушкине, располагаются склады “Царское Село”, которые представляют собой отапливаемые специализированные складские комплексы, полностью реконструированные по современным требованиям. а также офисные помещения для сотрудников и представителей клиентов.

При реконструкции помещений учитывались международные требования для складирования и хранения сырья, материалов и готовой продукции.

Прилегающая территория к складу изолирована и имеет отдельный въезд. Территориально склад располагается между Киевской и Московской

¹⁰ <http://www.expert.ru/news/2006/10/17/exrosibterminal/>

трассами. Непосредственно к помещению склада подходит железнодорожная ветка.

Общая площадь склада составляет 22 000 кв.м. 3 000 кв.м. оборудованы холодильными установками от 0 до +5. 1 000 кв.м. карантинная зона. Обработка и размещение 26000 паллетных мест. Погрузо-разгрузочная техника фирм - Linda, ВТ. Стеллажи для паллетного хранения грузов. 5 крытых автомобильных эстакад, 15 разгрузочных окон, 11 оборудованы гидравлическими подъемными мостами. Крытая ж/д эстакада с одновременной постановкой 11 вагонов. Стоянка на 50 евро-фур. На территории склада имеются площадки для разгрузки и хранения контейнеров.

Другой бурно развивающийся район промышленной застройки – район железнодорожной станции Предпортовая. Традиционно этот район Санкт-Петербурга является промышленным и большое количество предприятий обслуживает Большой Морской торговый порт Санкт-Петербург. В настоящее время в промышленной зоне работают крупные терминалы класса «А» - Евросиб-терминал Предпортовый и Интертерминал группы компаний «Инкотек». Однако при обсуждении стратегии развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга со стороны бизнеса прозвучало мнение о необходимости выноса порта Санкт-Петербурга за пределы города (в район Ломоносова), что позволило решить бы многие транспортные проблемы города. Основной сложностью в развитии района является окружение его жилыми постройками и вследствие этого невозможность полноценно развиваться. Другой сложностью является транспортная проблема. Несмотря на то, что Кубинская улица удалена от центра города, движение по ней достаточно плотное – из-за ограничения движения по другим улицам города все потоки грузовых автомобилей, следуют в порт по Кубинской ул. Это также сдерживает развитие района. Решить эту проблему призвано строительство Западного скоростного диаметра.

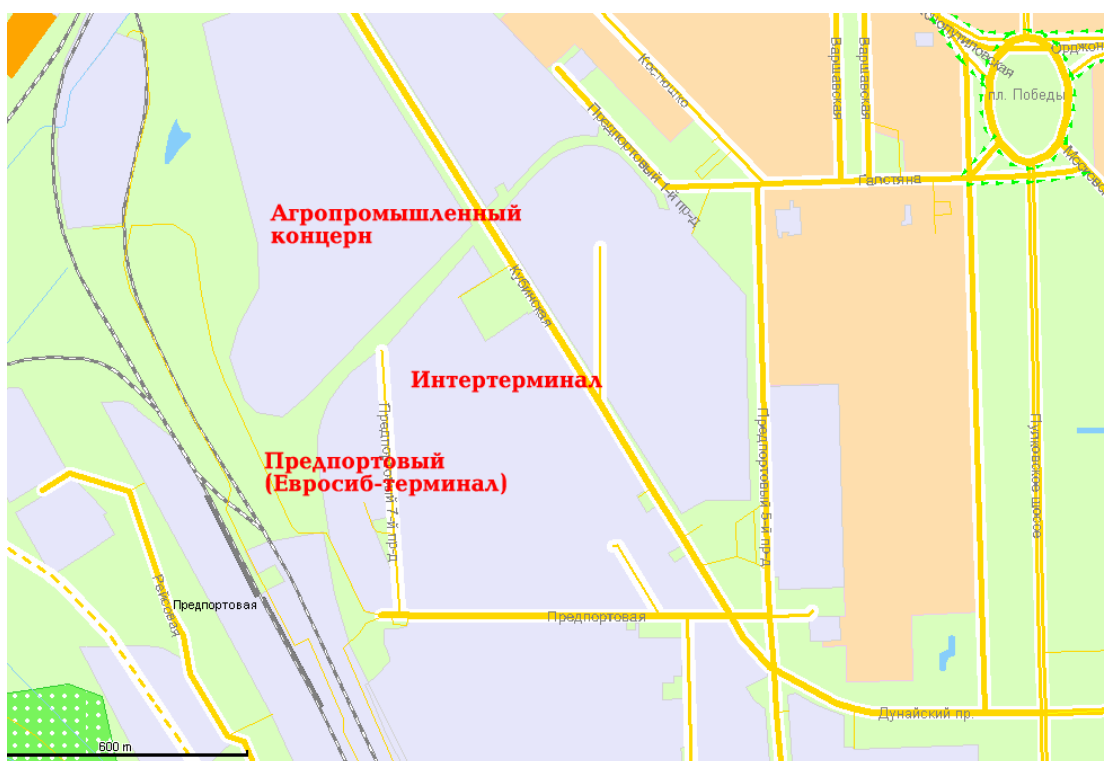


Рисунок 7 Терминалы в районе ж.д. станции Предпортовая



Рисунок 8 Современный складской комплекс Интертерминал (ул. Кубинская)

Таблица 2 Действующие и проектируемые терминалы в районе

№	Наименование	Класс	Общ. площадь складов	Инвестор	Инвестиции	Дата ввода в эксплуатацию
1	Терминально-логистический комплекс	А	4500	ЗАО «Евросиб-терминал»	15 млн. долл	1 кв. 2006
2	Логистический комплекс	А	6840	ГК «Интертерминал»	30 млн. долл	4 кв. 2005
3	Производственно – складской корпус	н/д	6000	ЗАО «Агропромышленный концерн»	н/д	4 кв. 2006
4	Логистический комплекс 2-я и 3-я очереди	А	47500	ГК «Интертерминал»	н/д	3,4 кв. 2006
5	Складской комплекс	В	6000	ЗАО «Корта»	1,5 млн. долл	

В 2006 году «Евросиб» ввел в эксплуатацию терминально-логистический центр «Предпортовый». Рассмотрим его функции и предоставляемые услуги.

Терминал ориентирован на работу с экспортно-импортными грузами в режиме тылового железнодорожного терминала Морского порта Санкт-Петербурга. Терминал, в первую очередь, предназначен для переработки грузовых партий при переходе с морского транспорта на сухопутный, и наоборот. ТЛЦ "Предпортовый" оказывает полный комплекс логистических услуг, включая доставку "от двери до двери", организацию интермодальных перевозок и таможенное оформление.

В услуги, предоставляемые терминалом можно включить:

- прием, переработка и отправка экспортных, импортных и транзитных грузов автотранспортом и по железной дороге в вагонах и контейнерах;
- прием, хранение и отправка грузов в рефрижераторных контейнерах;
- выдача собственных и линейных контейнеров под загрузку и дальнейшую отправку;
- формирование и отправка контейнерных поездов между ТЛЦ "Предпортовый" и Морским портом Санкт-Петербурга;
- накопление судовых партий для отправки морем из Морского порта Санкт-Петербурга;
- формирование грузовых партий на складе;
- прием на хранение порожних контейнеров морских линий;
- отправка порожних контейнеров маршрутными поездами под загрузку грузоотправителям;
- организация таможенного оформления;

- подработка грузов, паллетирование
- ремонт линейного оборудования
- предоставление отчетов о движении грузов на терминале и в дороге
- организация учета груза в соответствии с требованиями клиента
- сортировка и комплектация заказов
- консультирование по таможенным вопросам
- предоставление офисов в аренду
- таможенным брокерам предоставляются технически оснащенные помещения на терминале, в том числе подключенные к ЛВС Балтийской таможни для организации электронного декларирования
- организация сюрвейерского контроля
- страхование грузов

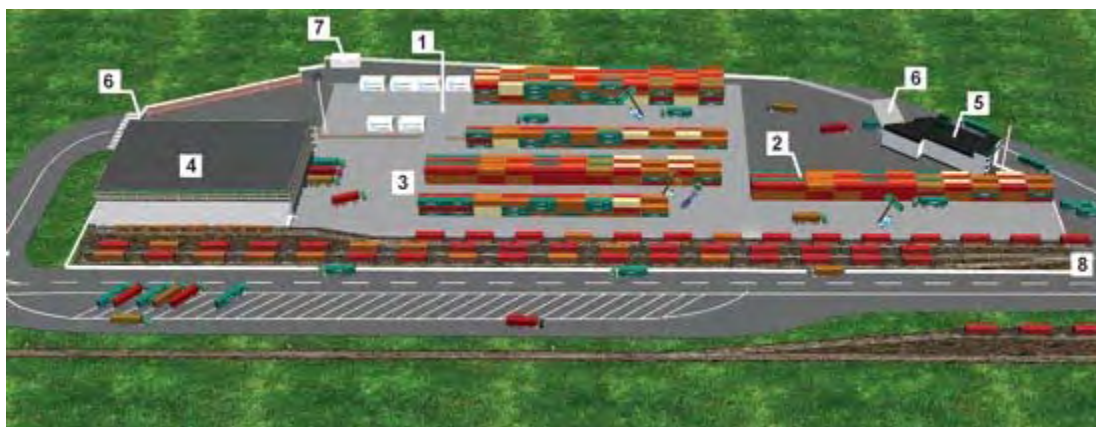


Рисунок 9 Схема ТЛЦ "Предпортовый"

Таблица 3 Характеристика Предпортового Терминала

N	Наименование сооружения	Характеристика
1	Площадка обработки рефконтейнеров и порожних контейнеров	Вместимость 600 TEU
2	Площадка обработки контейнеров с экспортом	Вместимость 350 TEU
3	Площадка обработки контейнеров с импортом	Вместимость 550 TEU
4	Крытый склад	Площадь 4 500 м ² , вместимость - 6 900 поддонов
5	Административно-бытовой корпус	Площадь 1 964 м ²
6	Въезды для автомобилей	Отдельные автоподъезды к складу и к контейнерной площадке

7	Депо для ремонта перегрузочного оборудования и контейнеров	Площадь 270 м ²
8	Подъездные железнодорожные пути	3 пути общей длиной 1240 м, вместимостью 60 вагонов

В нескольких километрах от территории ст. Предпортовая находятся площади Большого морского порта Санкт-Петербург. Несмотря на большую загрузку портовых мощностей, и транспортной инфраструктуры, в настоящее время планируется некоторое развитие территории порта. Однако из-за ограниченности территории это развитие сводится к улучшению технологии работ и закупке дополнительного оборудования.

Для того, чтобы понять роль Большого порта Санкт-Петербург кратко охарактеризуем порты Российской части Финского залива¹¹:

8 Большой порт Санкт-Петербург

В состав Большого порта Санкт-Петербург (БП СПб) входят бывший Морской торговый порт, Лесной порт (Петролеспорт), причальные комплексы судостроительных и судоремонтных предприятий, комплексы портов Ломоносова и Кронштадта. В данный момент порт способен перерабатывать все виды грузов, принимать на свои 70 причалов суда с осадкой до 11 м.

Ежегодный прирост грузооборота порта предусмотрен на уровне 3–4 млн т и к 2010 году должен составить 63 млн т грузов, которые будут обрабатываться уже на 99 причалах.

В планах модернизации порта делается акцент на развитии Петербургского нефтяного, Балтийского балкерного и контейнерного терминалов. В связи с этим в 2005–2006 годах планируется углубить (до 13 м) и расширить (до 140 м) главный фарватер, а также модернизировать некоторые второстепенные фарватеры, что обеспечит непрерывное движение судов с осадкой до 5 м. До 2007 года планируется также построить морской пассажирский терминал на западном побережье Васильевского острова. Эти меры в совокупности позволят увеличить грузооборот и судовой оборот порта на 20–30%.

¹¹ <http://www.expert.ru/printissues/northwest/2004/45/45no-sptran/>

8.1 Ломоносовский порт

В Ломоносове предусмотрено строительство Морского торгового порта для перевалки генеральных грузов. В проект стоимостью порядка 210 млн долларов включено строительство контейнерного и рефрижераторного терминалов, а также терминала по перегрузке металлов. Новые портовые мощности должны разместиться восточнее уже существующего военного порта Ломоносов рядом с морским каналом шириной 80 м и глубиной 7 м. Планируется, что объем перерабатываемых грузов первой очереди порта составит 2,08 млн т в год, в перспективе он должен подняться до 6 млн.

8.2 Кронштадтский порт

Морской торговый комплекс расположен в западной части острова Котлин — в гавани Литке. Там работает контейнерный терминал компании «Моби Дик» мощностью 75 тыс. TEU. Это первая очередь комплекса, в строительство которой инвесторы вложили 10 млн долларов.

К концу 2007 года планируется увеличить мощность терминала «Моби Дик» до 200 тыс. единиц, или 350 TEU, а к 2008-му — до 500 тыс. TEU в год. Причальный фронт расширится до 450 м для приема четырех судов одновременно. Подходные каналы углубят, будут построены складские площадки.

9 Порты Ленинградской области

В Генеральную схему развития портового комплекса Ленинградской области вошли четыре порта. Два из них существуют давно: Выборг, перерабатывающий в основном насыпные, навалочные и генеральные грузы, и Высоцк, специализирующийся на экспорте угля и железорудных окатышей. Другие два — новые: порт Приморск, ориентированный на перевалку нефти и нефтепродуктов, и многофункциональный порт Усть-Луга.

Ожидаемый грузооборот портов Ленобласти по итогам 2004 года превысит 50 млн т. Это больше, чем у Санкт-Петербургского порта. К 2007 году грузооборот должен увеличиться с 4,3 млн (в 2001 году) до 92,7 млн т в год. К 2010 году предполагается довести его до 134,6 млн т. Наибольший прирост — 86 млн т — обеспечит перевалка в порту Приморск, а также в порту Усть-Луга (грузооборот в 35 млн т).

9.1 Порт Приморск

Грузооборот порта вырос с 12,3 млн т в 2002 году почти до 45 млн т в нынешнем. После завершения строительства двух причалов по отгрузке сырой нефти и темных нефтепродуктов, начатого в 2004 году, ежегодный грузооборот порта сможет увеличиться до 90 млн т.

В данный момент ОАО «АК Транснефтепродукт» ведет проектирование терминала и подготовку к строительству четырех причалов для отгрузки и обработки светлых нефтепродуктов. Планируемый грузооборот первой очереди — 7,6 млн т, второй и третьей очередей — 16,4 млн и 24,6 млн т соответственно.

До 2010 года запланировано строительство транспортной развязки с железнодорожными комплексами для перегрузки светлых и темных нефтепродуктов мощностью до 25 млн т в год, а также нефтеперегонного завода мощностью до 10 млн т. Кроме того, компанией ОАО «НК Роснефть» предусмотрено развитие на территории порта дополнительных терминалов по отгрузке темных и светлых нефтепродуктов мощностью до 30 млн т в год.

9.2 Порт Выборг

В настоящее время из 12 причалов порта функционируют семь, остальные выведены из эксплуатации более 20 лет назад.

Развитие Выборгского порта не предполагает наращивания грузооборота — он останется на уровне 1 млн т в год.

Сохранится и профиль, правда в перспективе его переориентируют на экологически чистые грузы. Планируется увеличить лишь прием пассажирских судов. Для этого в настоящее время в порту ведутся работы по дноуглублению и ремонту двух причалов.

9.3 Порт Высоцк

В настоящее время состоит из двух портовых комплексов: многофункционального ЗАО «Порт Высоцк», использующегося в основном для перевалки угля, и построенного в июне 2004 года специализированного

нефтяного терминала ОАО «РПК-Высоцк-Лукойл-II». Оба комплекса работают в рамках единого порта, но с собственной портовой структурой.

В перспективе планируется развитие распределительно-перевалочного комплекса по перекачке нефтепродуктов до 12 млн т в год. Угольный терминал, принадлежащий ЗАО «Порт Высоцк», будет модернизирован, что позволит к 2007 году увеличить перевалку навалочных грузов до 7 млн т, тогда как в текущем году, по предварительной оценке, порт обработает около 3,6 млн т.

9.4 Порт Усть-Луга

Строится на Лужской губе (Юго-Западная часть Финского залива) и будет специализироваться на хранении и перегрузке угля, генеральных, навалочных, лесных грузов и контейнеров. За 2004 год предполагается освоить 901 млн рублей государственных инвестиций, в следующем году — более 1 млрд рублей. Приток значительных частных средств (около 1 млрд рублей) начался в 2003 году, сейчас он вырос почти в три раза. Общий объем инвестиций в проект оценивается примерно в 1 млрд долларов, в том числе частных — 600 млн долларов.

К настоящему времени сдан в эксплуатацию пусковой комплекс угольного терминала с месячной отгрузкой 30–50 тыс. т. Ввод первой очереди (4 млн т в год) намечен на сентябрь 2005 года.

Кроме того, «Компания Усть-Луга»; начала строительство в одноименном порту первой очереди нефтяного терминала мощностью 2 млн т. Стоимость строительства составляет 30–35 млн долларов. В 2006 году начнет работу автомобильно-железнодорожная морская переправа Усть-Луга —; Балтийск — порты Германии.

Грузооборота в 50 млн т в год предполагается достичь к 2007 году. Проект усиления внешних железнодорожных подходов к порту включен в инвестиционную программу ОАО «РЖД». До 2008 года в этот проект должны инвестировать около 770 млн долларов.

подразделение группы «Трансфера Дистрибьюшн», созданное для поддержки ритейловой торговли. В качестве клиентов по этому направлению руководство группы рассматривает как крупных ритейлеров, присутствующих на местном рынке, так и небольшие компании. Как проинформировал С. Шидловский, с некоторыми торговыми операторами уже проведены предварительные переговоры.

Вторая очередь логистического комплекса предполагает строительство гостиницы для водителей, дистрибьюторских складов класса «А» общей площадью 70 тыс. кв. м, контейнерного терминала с площадкой для рефрижераторных контейнеров на 50 подключений, хозяйственно-бытовой зоны. Заключительным этапом станет создание инфраструктуры для обработки железнодорожных грузов: отвод железнодорожной ветки от ст. Ручьи к пакгаузам, пакгаузы с бытовыми помещениями, разгрузочная площадка, контрольно-пропускные пункты на подъездных путях. Завершение реализации проекта планируется на 2008-2009гг. Общая площадь земельного участка, на котором расположится объект, составляет 24,5 га.

В настоящее время руководство группы компаний прорабатывает схему финансирования строительства второй и третьей очередей проекта. «Рассматриваются различные варианты инвестиций - это и возможные кредиты российских и зарубежных банков, и создание инвестиционной компании специально для реализации данного проекта», - пояснил С. Шидловский. По его словам, в качестве генерального проектировщика однозначно будет привлекаться зарубежная компания. «Я не знаю ни одной российской компании, которая могла бы проектировать логистические парки», - утверждает президент ГК «Трансфера». Через 2-3 месяца совместно с компанией «Охта Групп» Группа компаний планирует завершить работу над девелоперским проектом по строительству второй и третьей очереди комплекса, и провести тендер по выбору застройщика. Окупаемость проекта, по прогнозам, должна составить 6,5 лет.

(<http://www.bsn.ru/news/company/spb/7326>)

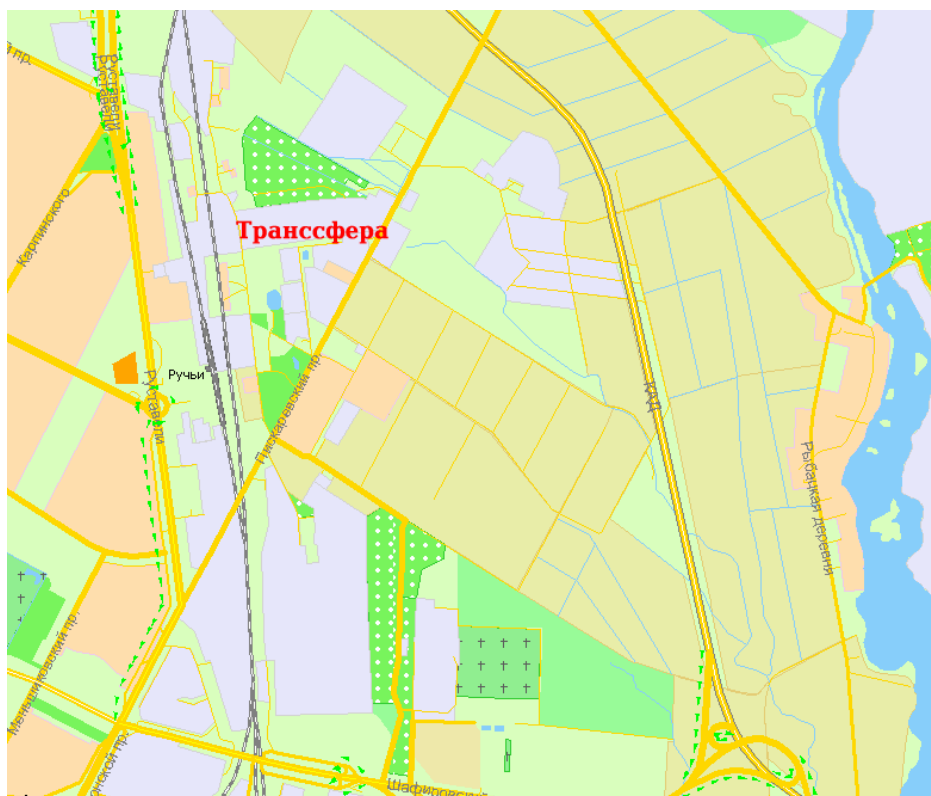


Рисунок 11 Расположение логистического парка ГК «Трансфера»

10 Усредненный «портрет» склада Санкт-Петербурга в 2006 и 2015 году

Склады, как объекты не социальной а скорее промышленной инфраструктуры всегда располагались на окраине города. Однако город рос и «край» города постоянно отодвигался. От обводного (загородного) канала, вдоль которого размещались промышленные объекты, постепенно промышленность вытесняется в район Кольцевой автодороги, где сейчас ведется бурное строительство складской инфраструктуры. Уровень транспортной доступности складов в районе Обводного канала и морского порта по сравнению с районом КАД гораздо ниже. Однако относительный процент таких складов еще очень высок. Поэтому усредненный «портрет» склада в Санкт-Петербурге в 2006 году можно описать следующими характеристиками:

- Размещение склада в городской черте;
- Невысокий уровень транспортной доступности;
- Невысокий уровень применяемых технологий.

Согласно Генплану новые терминалы морского транспорта планируется разместить на Канонерском острове, в Купеческой гавани Петродворца, в Ломоносове, в районах Бронки и Горской. Генеральным планом развития города предусматривается создание протоки вдоль северного побережья Невской губы на участке от Лахтинского разлива до пос. Лисий Нос с целью увеличения скорости течения вдоль побережья и оздоровления этой части прибрежной территории. Планируется так же изменение проектного положения береговой линии Морской набережной Васильевского острова с выносом ее в акваторию Невской губы для перспективного прохождения трассы Западного скоростного диаметра и размещения на данной территории пассажирских районов морского и речного флота.

Среди других проектов значится развитие территории Крестовского острова, образование острова в устье Большой Невы с целью направления части стока реки вдоль западной границы Гутуевского острова и по Морскому каналу в юго-восточную часть Невской губы. Будут проведены работы по определению оптимального положения проектируемой береговой линии юго-восточного побережья Лахтинской отмели между ОАО «Петербургский нефтяной терминал» и Константиновским дворцом в целях улучшения существующего водообмена в этой части Невской губы. В этом яркое проявление внимания к вопросам экологии.

11 Информационная координация работы транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга

10 марта 2007 года губернатор В.И. Матвиенко провела выездное совещание, посвященное упорядочению подъезда большегрузных автомобилей в район Большого морского порта «Санкт-Петербург»¹².

Неупорядоченный подъезд большегрузных автомобилей в район Большого морского порта несколько лет создавал затруднения для передвижения транспорта в прилегающих к порту районах. Кроме того, автомобили из других регионов, ожидающие погрузки-выгрузки, парковались на улицах и во дворах домов Кировского района. Вопрос неоднократно рассматривался на совещаниях с участием губернатора В.И. Матвиенко и на заседании Совета по координации транспортной деятельности при Правительстве Санкт-Петербурга.

Сегодня представители ЗАО «Первый контейнерный терминал» провели презентацию системы управления подачей грузового автотранспорта на

¹² <http://gov.spb.ru/today?newsid=40237>

терминал, позволяющую сократить время стоянки грузового автотранспорта. Автомобили, ожидающие вызова в порт, располагаются на специальной стоянке в районе пос. Шушары и подъезжают в порт только по вызову диспетчера. Система введена в действие в декабре 2006 года. Аналогичную систему планирует ввести ОАО «Петролеспорт», а также другие стивидорные компании, которые работают с грузовым автотранспортом.

По итогам проведенного совещания губернатор В.И. Матвиенко отметила, что проблема с несанкционированными стоянками на городских улицах большегрузного автотранспорта сегодня решена на 70%.

«Мои поручения компаниями выполняются. Меры приняты очень серьезные. В Кировском районе сегодня нет этой проблемы. Эпизодически она еще возникает в Красносельском районе. На сегодняшний день необходимо решить эту проблему с мелкими автоперевозчиками. Эту часть еще необходимо доработать», - сказала губернатор. Она подчеркнула, что окончательно вопрос должен быть решен в мае 2007 года.

Кроме того, на совещании был затронут вопрос о состоянии улично-дорожной сети вокруг морского порта.

Губернатор отметила, что в этом году будут полностью отремонтированы подъезды к порту и начаты работы по соединению городской улично-дорожной сети с Западным скоростным диаметром, введение в строй которого позволит полностью ликвидировать проблему проезда транзитного большегрузного автотранспорта по улица Петербурга.

В 2008 году будет обеспечен ввоз и вывоз грузов из порта автомобильным транспортом практически без использования городских магистралей.

12 Выводы

В настоящее время на складском рынке Санкт-Петербурга существует острый дефицит складов класса «А». И несмотря на большое количество инвестиционных проектов в ближайшее время очевидно, что спрос полностью удовлетворен не будет. Особенно это связано с желанием городских властей изменить концепцию развития города из «перевалочного пункта» в «дистрибуторский центр». Товарные станции города будут постепенно выноситься за пределы КАД, а на освободившихся территориях будет строиться большое количество торговых и жилых центров. Усредненный «портрет» склада также будет постепенно меняться и из устаревшего грузового двора он постепенно превратится в современный терминал.

Согласно Стратегии, к 2015 году транспортно-логистический комплекс (ТЛК) Санкт-Петербурга будет выглядеть так (по материалам «Эксперт»)¹³:

- ядро ТЛК – Большой порт (БП) – остается в городе. Терминалы, обрабатывающие экологически «грязные», насыпные и наливные грузы, выведены из центра. Их место и новые намывные территории заняли терминалы, обрабатывающие контейнерные, рефрижераторные и ро-ро грузы. Грузы в порту хранятся максимум полсуток-сутки. Скоростная обработка достигнута за счет эффективных таможенных процедур, современных технических средств досмотра грузов, совершенной системы профессионального обучения специалистов. Введен режим работы «24 часа в сутки семь дней в неделю». Создана управляющая компания БП для координации действий стивидоров и Смольного. Старые здания на территории порта реконструируются или сносятся;
- основной грузопоток между портом и тыловыми терминалами обеспечивает грузовой автотранспорт;
- реконструированы железнодорожные станции Новый Порт, Автово, Предпортовая, Средне-Рогатская. Вторые и третьи пути обеспечивают возрастающие объемы перевозок в БП;
- увеличены габариты главного корабельного фарватера (КФ), введены судопропускные сооружения С-2 и С-1, построен новый участок

¹³ http://www.expert.ru/printissues/northwest/2006/36/neidealno_i_idealno/

Кронштадтского КФ и Западный Кронштадтский КФ, реконструирован Северный Кронштадтский КФ;

– морской туризм развивается за счет паромно-пассажирского комплекса «Морской фасад» на намывных территориях Васильевского острова;

– станции Петербург-Товарный-Московский, Петербург-Товарный-Витебский и Петербург-Балтийский перенесены за пределы плотной застройки центральных районов. Реконструированы наиболее загруженные железнодорожные участки, построены новые сортировочные станции;

– закрыты 51 из 220 городских железнодорожных переездов, находящихся на одном уровне с автодорогами;

– построены КАД и подъезды к ней, Орловский тоннель, ЗСД, широтная магистраль с мостом через Неву в створе улиц Фаянсовой и Зольной, минимум пять переправ через Неву и ее притоки;

– введен запрет на проход под петербургскими мостами однокорпусных танкеров и судов;

– созданы крупные и средние автотранспортные предприятия, специализирующиеся на перевозке определенных видов грузов. Грузовой трафик смещен с дневного на ночное время;

– оснащены динамическими весами все въезды в город, а также выезды из БП;

– аэропорт «Пулково» работает как крупный стыковочный узел (хаб). На рынке представлены авиакомпании-дискаунтеры;

– программы развития различных видов транспорта и улично-дорожной сети разрабатываются и реализуются в координации с развитием складских мощностей. Вывод с территории города складских объектов сопровождается реализацией соответствующих программ в Ленобласти;

– складские комплексы строятся на ограниченном числе территориальных зон, расположенных за пределами плотной городской застройки, вблизи от КАД, крупных магистралей или их пересечений;

– логистические комплексы работают рядом с промышленными территориями («Шушары-2», «Металлострой-2», «Конная Лахта», «Нойдорф» в Стрельне, «Предпортовая-3» и «Юго-Западная»). В промзоне «Шушары» и в Белоострове размещен ряд логистических предприятий, складов, дилерских центров;

- решены все вопросы информационного, нормативно-правового и технического обеспечения организации дорожного движения;
- принят закон «Транспортный кодекс Санкт-Петербурга».

Приложение 1

Классификация складов по уровню развития

Складские помещения класса А+

№№	Необходимые условия	Наличие
1.	Современное одноэтажное складское здание из легких металлоконструкций и сэндвич панелей, предпочтительно прямоугольной формы без колонн или с шагом колонн не менее 12 метров и с расстоянием между пролетами не менее 24 метров.	Обязательно
2.	Площадь застройки 40-45%.	Обязательно
3.	Ровный бетонный пол с антипылевым покрытием, с нагрузкой не менее 5 тонн/кв.м., на уровне 1,20 м от земли.	Обязательно
4.	Высокие потолки не менее 13 метров, позволяющие установку многоуровневого стеллажного оборудования (6-7 ярусов).	Обязательно
5.	Регулируемый температурный режим.	Обязательно
6.	Наличие системы пожарной сигнализации и автоматической системы пожаротушения.	Обязательно
7.	Наличие системы вентиляции.	Обязательно
8.	Система охранной сигнализации и система видео наблюдения.	Обязательно
9.	Автономная электроподстанция и тепловой узел.	Обязательно
10.	Наличие достаточного количества автоматических ворот докового типа (dock shelters) с погрузочно-разгрузочными площадками регулируемой высоты (dock levelers).	желательно не менее 1 на 500 кв.м.
11.	Наличие площадок для отстоя большегрузных автомобилей и парковки легковых автомобилей.	Обязательно
12.	Наличие площадок для отстоя большегрузных автомобилей и парковки легковых автомобилей.	Обязательно
13.	Наличие офисных помещений при складе.	Обязательно
14.	Наличие вспомогательных помещений при складе (туалеты, душевые, подсобные помещения, раздевалки для персонала).	Обязательно
15.	Наличие системы учета и контроля доступа сотрудников.	Обязательно
16.	Оптико-волоконные телекоммуникации.	Обязательно
17.	Огороженная и круглосуточно охраняемая, освещенная благоустроенная территория.	Обязательно
18.	Расположение вблизи центральных магистралей.	Обязательно
19.	Профессиональная система управления.	Обязательно
20.	Опытный девелопер.	Обязательно
21.	Ж/Д ветка.	Желательно

Складские помещения класса А

№№	Необходимые условия	Наличие
1.	Современное одноэтажное складское здание из легких металлоконструкций и сэндвич панелей, предпочтительно прямоугольной формы без колонн или с шагом колонн не менее 9 метров и с расстоянием между пролетами не менее 24 метров.	обязательно
2.	Площадь застройки 40-45%.	обязательно
3.	Ровный бетонный пол с антипылевым покрытием, с нагрузкой не менее 5 тонн/кв.м., на уровне 1,20 м от земли.	обязательно
4.	Высокие потолки не менее 10 метров, позволяющие установку многоуровневого стеллажного оборудования.	обязательно
5.	Регулируемый температурный режим.	обязательно
6.	Система вентиляции.	обязательно
7.	Наличие системы пожарной сигнализации и автоматической системы пожаротушения.	обязательно
8.	Система охранной сигнализации и система видео наблюдения.	обязательно
9.	Наличие достаточного количества автоматических ворот докового типа (dock shelters) с погрузочно-разгрузочными площадками регулируемой высоты (dock levelers).	желательно не менее 1 на 700 кв.м.
10.	Наличие площадок для отстоя большегрузных автомобилей и парковки легковых автомобилей.	обязательно
11.	Наличие площадок для маневрирования большегрузных автомобилей.	обязательно
12.	Наличие офисных помещений при складе.	обязательно
13.	Наличие вспомогательных помещений при складе (туалеты, душевые, подсобные помещения, раздевалки для персонала).	обязательно
14.	Опτικο-волоконные телекоммуникации.	обязательно
15.	Огороженная и круглосуточно охраняемая, освещенная благоустроенная территория.	обязательно
16.	Расположение вблизи центральных магистралей.	обязательно
17.	Профессиональная система управления.	обязательно
18.	Опытный девелопер.	желательно
19.	Наличие системы учета и контроля доступа сотрудников.	желательно
20.	Автономная электроподстанция и тепловой узел.	желательно
21.	Ж/Д ветка.	желательно

Складские помещения класса В+

№№	Необходимые условия	Наличие
1.	Одноэтажное складское здание, предпочтительно прямоугольной формы вновь построенное или реконструированное.	обязательно
2.	Площадь застройки 45-55%.	обязательно
3.	Ровный бетонный пол с антипылевым покрытием, с нагрузкой не менее 5 тонн/кв.м., на уровне 1,20 м от земли.	обязательно
4.	Высота потолков от 8 метров.	обязательно
5.	Регулируемый температурный режим.	обязательно
6.	Наличие системы пожарной сигнализации и автоматической системы пожаротушения.	обязательно
7.	Наличие достаточного количества автоматических ворот докового типа (dock shelters) с погрузочно-разгрузочными площадками регулируемой высоты (dock levelers).	желательно не менее 1 на 1000 кв. м
8.	Система охранной сигнализации и система видео наблюдения.	обязательно
9.	Система вентиляции.	обязательно
10.	Пандус для разгрузки автотранспорта.	обязательно
11.	Наличие площадок для отстоя и маневрирования большегрузных автомобилей.	обязательно
12.	Наличие офисных помещений при складе.	обязательно
13.	Наличие вспомогательных помещений при складе (туалеты, душевые, подсобные помещения, раздевалки для персонала).	обязательно
14.	Оптико-волоконные телекоммуникации.	обязательно
15.	Огороженная и круглосуточно охраняемая, освещенная благоустроенная территория.	обязательно
16.	Расположение вблизи центральных магистралей.	обязательно
17.	Профессиональная система управления.	обязательно
18.	Опытный девелопер.	желательно
19.	Наличие системы учета и контроля доступа сотрудников.	желательно
20.	Автономная электроподстанция и тепловой узел.	желательно
21.	Ж/Д ветка.	желательно

Складские помещения класса В

№№	Необходимые условия	Наличие
1.	Одно-, двухэтажное складское здание, предпочтительно прямоугольной формы вновь построенное или реконструированное.	обязательно
2.	В случае двухэтажного строения – наличие достаточное количества грузовых лифтов/подъемников, грузоподъемностью не менее 3 тонн.	желательно не менее 1 на 2000 кв. м
3.	Высота потолков от 6 метров.	обязательно
4.	Пол - асфальт или бетон без покрытия.	обязательно
5.	Система отопления.	обязательно
6.	Пожарная сигнализации и система пожаротушения.	обязательно
7.	Пандус для разгрузки автотранспорта.	обязательно
8.	Наличие площадок для отстоя и маневрирования большегрузных автомобилей.	обязательно
9.	Охрана по периметру территории.	обязательно
10.	Телекоммуникации.	обязательно
11.	Система охранной сигнализации и система видео наблюдения.	обязательно
12.	Наличие вспомогательных помещений при складе.	обязательно
13.	Система вентиляции.	желательно
14.	Офисные помещения при складе.	желательно
15.	Наличие системы учета и контроля доступа сотрудников.	желательно
16.	Автономная электроподстанция и тепловой узел.	желательно
17.	Ж/Д ветка.	желательно

Складские помещения класса С

№№	Необходимые условия	Наличие
1.	Капитальное производственное помещение или утепленный ангар.	обязательно
2.	Высота потолков от 4 метров.	обязательно
3.	Пол - асфальт или бетонная плитка, бетон без покрытия.	обязательно
4.	В случае многоэтажного строения – наличие грузовых лифтов/подъемников.	желательно
5.	Ворота на нулевой отметке.	желательно
6.	Наличие площадок для отстоя и маневрирования большегрузных автомобилей.	желательно
7.	Система вентиляции.	желательно
8.	Система отопления.	желательно
9.	Пожарная сигнализации и система пожаротушения.	желательно
10.	Офисные помещения при складе.	желательно
11.	Ж/Д ветка.	желательно
12.	Пожарная сигнализации и система пожаротушения.	желательно
13.	Пандус для разгрузки автотранспорта.	желательно
14.	Охрана по периметру территории.	желательно
15.	Телекоммуникации.	желательно
16.	Наличие вспомогательных помещений при складе.	желательно

Складские помещения класса D

№№	Необходимые условия	Наличие
1.	Подвальные помещения или объекты ГО, не отапливаемые производственные помещения или ангары.	обязательно
2.	Наличие площадок для отстоя и маневрирования большегрузных автомобилей.	желательно
3.	Пожарная сигнализации и система пожаротушения.	желательно
4.	Система отопления.	желательно
5.	Система вентиляции.	желательно
6.	Офисные помещения при складе.	желательно
7.	Ж/Д ветка.	желательно
8.	Телекоммуникации.	желательно
9.	Охрана по периметру территории.	желательно

Примерный опросный лист (сайт фирмы Октан)

Общие параметры

1	Название компании		
2	Контактное лицо (Ф.И.О., должность, телефон, факс, email)		
3	Тип товара (продукты питания, радиоэлектроника, бытовая химия и т.п.)		
4	Общее кол-во товарных позиций (артикулов)		
5	Кол-во активно используемых товарных позиций (артикулов)		
6	Размер короба (см)	мин	макс
7	Вес короба (кг)	мин	макс
8	Требования к условиям хранения (температура, влажность, опасные грузы, аптечный склад и т.п.)		
9	Требуемый режим работы склада		

Поступление товара на склад

1	Тип поставки, (грузовик, контейнер и т.п.) укажите существенные особенности доставки, если таковые имеются		
2	Товар, поступающий на паллетах (%)		
3	% смешанных паллет (более 1 артикула) от кол-ва, указанного в п. 2		
4	Тип используемых паллет (евро, финск)		
5	Максимальная высота паллета с грузом (см)		
6	Наличие негабаритных грузов	Да	Нет
7	Кол-во машин в месяц	Среднее	Максим.
8	Кол-во машин в день	Среднее	Максим.
9	Кол-во паллет в одной машине	Среднее	Максим.
10	Кол-во артикулов в одной машине	Среднее	Максим.
11	Кол-во артикулов на одном паллете	Среднее	Максим.
12	Вес одного паллета с грузом (кг)	Среднее	Максим.
13	Тип упаковки товара (короб, бочка и т.п.)		
14	Единица учета товара (короб, паллет и т.п.)		
15	Кол-во коробов на паллете	Среднее	Максим.
16	Требования к приему по качеству		

Хранение на складе

1	Требуемое кол-во паллетомест хранения на складе		
2	Требуется ли контроль за сроками реализации товара, FIFO и т.п.?		
3	Выдерживаете ли Вы требование: 1 артикул = 1 паллетоместо?	Да	Нет

Выдача товара со склада

1	Кол-во заказов в месяц	Среднее	Максим.
2	Кол-во заказов в день	Среднее	Максим.
3	Кол-во машин в месяц	Среднее	Максим.
4	Кол-во машин в день	Среднее	Максим.
5	Процент смешанных паллет (более одного артикула) в заказе.	Среднее	Максим.
6	Кол-во наименований (артикулов) в заказе	Среднее	Максим.
7	Комплектация (количество коробов в месяц)	Среднее	Максим.
8	Товар, отгружаемый на паллетах (%)		
9	Минимальная единица выдачи заказа (паллет, короб, штука и т.п.)		
10	Объем среднего заказа	Паллет	Коробов
11	Объем максимального заказа	Паллет	Коробов
12	Особые требования к отбору		
13	Требования к загрузке в автотранспорт		

Прочее

1	С какого срока требуется предоставление складских услуг?		
2	Необходимость осуществлять переупаковку товара, формирование Metro Unit? (Указать)		
3	Необходимость осуществлять Cross-Docking	Да	Нет
4	Количество возвратов (коробов/штук) в день	коробов	штук
5	Критерии отбраковки товара		
6	Возможность передачи заявки на прием и отгрузку в XL-формате с помощью электронной почты по установленному нами шаблону		
7	Срок подачи заявки на прием до момента поступления ТС на склад (часов)		
8	Срок подачи заявки на отгрузку до момента готовности товара к отгрузке (часов)		
9	Время подачи заявок (пример: до 16-00 дня, предшествующего отгрузке)		
10	Какие услуги, дополнительно к складским, Вас интересуют? (транспорт, офис, и т.п.)		
11	Ваши пожелания, замечания.		