

WWW.LOGINFO.RU

1-2 09 (19)

ЛОГИНФО

ЖУРНАЛ О ЛОГИСТИКЕ В БИЗНЕСЕ

Единое информационное пространство: красивый слоган или достижимая цель?

Снижение транспортных расходов — одно из антикризисных решений

Управление складом многономенклатурной торговой компании

ТЕМА
НОМЕРА

ИНФОРМАЦИОННЫЕ
РЕСУРСЫ

ТЕМА НОМЕРА:

ИНФОРМАЦИОННЫЕ РЕСУРСЫ

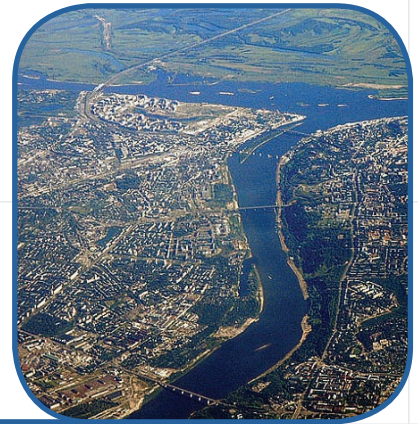
ВНЕШНЯЯ СРЕДА

**Государство и рынок
индустриальной
недвижимости:
рычаги влияния**

[Владислав Афанасьев]

4

Текущая ситуация на рынке складской и индустриальной недвижимости России обуславливает пересмотр основ его развития. Анализ международного опыта раскрывает возможные подходы к формированию рынка, проверенные временем. В рамках этих подходов государство выступает полноценным участником процесса преобразований.



ТЕНДЕНЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА

**Единое информационное
пространство: красивый
слоган или достижимая
цель?**

[Иван Денисенко]

8

Идея формирования информационного ресурса, объединяющего всех участников транспортной отрасли, звучала в последние годы на самых разных уровнях – от Минтранса до крупных IT-разработчиков. Однако насколько этот проект жизнеспособен и есть ли в нем реальная необходимость?



ТРАНСПОРТ

**Снижение транспортных
расходов — одно из
антикризисных
решений**

[Алексей Шапкин]

14

С какими проблемами чаще всего сталкиваются предприятия, имеющие собственный или арендуемый автопарк? Транспортные расходы постоянно растут, диспетчеры загружены сложнейшими задачами планирования маршрутов, срываются сроки исполнения заявок и заказов, отсутствует оперативная информация о место-

нахождении транспорта и о его реальном использовании, контроль над деятельностью выездного персонала не эффективен... Список проблем можно продолжать, но лучше обратиться к их решению.

ТРАНСПОРТ

**Управление складом
многономенклатурной
торговой компании**

[Дмитрий Блинов]

22

Какие-либо бизнес-процессы внутри отдельно взятой компании — это микроуровень аналогичных процессов, происходящих в отрасли в целом. Принимая решение об автоматизации склада, нужно иметь четкое представление о технологии работы "to be" и объективно

оценить риски, чтобы оптимально использовать широкий спектр возможностей WMS и обеспечить должную этапность проекта. Достаточно характерную ситуацию можно рассмотреть на примере склада многономенклатурной компании.

КОМПАНИИ
И РЫНКИ

Современный склад
металла

[Леонид Комаровский,
Андрей Казинский]

42

Для компании, торгующей металлом, складской комплекс имеет неоценимое значение. Во многом от эффективности его работы зависят успех компании и ее конкурентные преимущества. В 2007–2008 гг. склад металлосервисной компании «Брок-Инвест-Сервис» становился победителем в номинации «Лучшая металлобаза Центрального региона» в рамках конкурса «Лучшая металлобаза России». Этому удалось добиться благодаря тому, что руководство ком-



пании всегда шло по пути инноваций и смелых решений, внедряя новые технологии, пусть и не всегда дешевые.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ
ТЕХНОЛОГИИ

WMS система для
СТФК «КАМАЗ»

[Борис Меламедов]

36

Завершено внедрение системы управления складом Adalius_WMS Система #1 на складах СТФК «КАМАЗ» в г. Набережные Челны. Цель проекта – апробирование тех-

нологии штрихкодирования в использовании логистических операций для крупнейшего автопроизводителя.

Перечень компаний,
упомянутых в номере:

Авалон Лоджистикс
«Адалиус»
«Бригадир Плюс»
«Брок-Инвест-Сервис»
«ИнтэлЛекс»
«Логистикс»
«ЛогЛаб»
«Лори»
«МЛП»
«Национальная Логистическая Компания»
«Новые Логистические Системы»
«РЖД»
«Совфрайт-Совмортранс»

СТФК «КАМАЗ»
«Транстелеком»
«Фармат»
«4К»
«Юкон логистик»

Asstra
CDC
Knight Frank
Lisat
Savoye
SLG
VESTA Logistic Company

Государство и рынок индустриальной недвижимости: рычаги влияния



Владислав Афанасьев,
старший консультант
отдела стратегического
консалтинга по рынку
индустриальной и
складской недвижимости
Компания Knight Frank

Текущая ситуация на рынке складской и индустриальной недвижимости России обуславливает пересмотр основ его развития. Анализ международного опыта раскрывает возможные подходы к формированию рынка, проверенные временем. В рамках этих подходов государство выступает полноценным участником процесса преобразований.

В начале ноября 2008 г. постановлением мэра Москвы Юрия Лужкова введен запрет на строительство офисных зданий и торговых объектов площадью свыше 1500 кв. м в центре города.

Это образец разумной, хотя и запоздалой меры, позволяющей уменьшить транспортную нагрузку на дорожную

сеть центральной части города. Если ее подкрепить программой, стимулирующей развитие качественной и доступной офисной недвижимости на периферии Москвы, то появится возможность кардинальным образом изменить транспортные пассажирские потоки, т.к. в этом случае люди смогут найти работу в непосред-

ственной близости от дома.

Таким образом, перед нами — один из потенциальных рычагов воздействия государства на рынок коммерческой недвижимости. Практика показывает, что способов направить развитие этой сферы в заданном направлении у государства немало. Они отличаются лишь степенью вовлеченности госу-

дарственных структур в рыночные процессы и, соответственно, объемами инвестиций.

В приведенном выше примере речь идет об административном регулировании рынка офисной недвижимости. На наш взгляд, аналогичное решение назрело и в сфере индустриальной недвижимости.

Методы административного регулирования

Расширение границ города — лишь вопрос времени. Малое московское кольцо (ММК) — трасса А107 — через несколько десятков лет может стать новой естественной границей мегаполиса. Таким образом, уже сейчас перед правительством Московской области, а также перед мэрией Москвы встает задача выработки консолидированной схемы формирования транспортной инфраструктуры с учетом перспектив развития коммерческой и жилой недвижимости в московской агломерации. Решения, регламентирующие размещение объектов индустриальной и складской недвижимости в Московской области, могут заложить эффективные основы развития города и его транспортных артерий.

В данном случае логичным шагом было бы ограничение строительства крупных складских и индустриальных комплексов (например, площадью свыше 10 000 кв. м) в пределах ММК. Мировой опыт показывает, что с точки зрения снижения нагрузки на транспортную сеть крупные логистические центры и производства разумно размещать на удалении от границ мегаполиса, принимая, однако, в расчет близость к транспортным артериям и источникам трудовых ресурсов.

Финансирование развития дорожной инфраструктуры

Данный метод является скорее косвенным рычагом воздействия на рынок индустриальной недвижимости. Сейчас на различных уровнях власти довольно активно продвигается мысль о том, что развитие инфраструктуры должно заложить основы экономического развития страны. Однако дорожное строительство подразумевает значительные инвестиции с продолжительным сроком окупаемости. Поэтому привлечение частного капитала в такие проекты возможно, но весьма проблематично. Случаи из зарубежной практики свидетельствуют о том, что далеко не все частно-государственные проекты успешны. Основное бремя затрат все равно ложится на государство, ориентированное на более стратегические цели.

Примером значимого инфраструктурного проекта в Московской области может служить строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). При разумном планировании, учитывающем распределение грузопотоков в Московской области, а также специфику размещения индустриальной и складской недвижимости, можно снизить транспортную нагрузку на городские автомагистрали и сформировать новые промышленные районы.

Информационное обеспечение

Еще один мощный инструмент влияния на формирующийся рынок коммерческой недвижимости — обеспечение достоверной информацией. В настоящее время государственные органы регистрируют сделки с недвижимостью, пропуская через себя значительный объ-

ем сведений о рынке, которые большинству его участников практически недоступны. В итоге получение объективных данных затруднено, что способствует росту спекуляций, осложняет понимание и прогнозирование ситуации (в силу ограниченных возможностей существующих источников информации), вызывает трудности при оценивании объектов недвижимости.

Во многих развитых странах игроки рынка более информированы о его тенденциях. Муниципальные образования формируют и поддерживают свои базы данных по объектам недвижимости, предоставляют к ним доступ за умеренную плату всем заинтересованным лицам, а наиболее «продвинутые» даже выпускают собственные аналитические бюллетени, посвященные новым проектам и ситуации на локальном рынке. В России создание подобной базы данных могло бы стать составной частью концепции развития информационного общества.

Интервенции государства на земельном рынке

Это один из прямых инструментов воздействия, имеющих в арсенале государства, помимо тех косвенных, которые были описаны выше. Согласно данным Управления по Московской области Федерального агентства кадастра объектов недвижимости, территория области составляет 4579,9 га, при этом свыше 38% всей площади относится к землям сельскохозяйственного назначения. В сущности, именно эта земля и есть резерв для развития рынка. Однако на самом деле ее нет в свободном обращении, т.к. земельный рынок консолидирован в руках небольшого числа землевладельцев. Большинство из них