

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ НА О. САХАЛИН. ПРОГНОЗ ДО 2020 Г.



ОЛЕГ КУРБАТОВ
Агентство
«Маркет Гайд»,
заместитель
директора, к.г.н.



ЮЛИЯ КИСЛОВА
Агентство
«Маркет Гайд»,
директор,
к.э.н.

Логистические услуги включают широкий спектр понятий — здесь и грузоперевозки, и экспедирование, и складирование, и ответственное хранение, и аренда складов, а также разгрузочно-погрузочные работы и многое другое. В своей статье мы попытались охватить все эти факторы.

Транспортная отрасль — одна из ведущих в хозяйственном комплексе Сахалинской области; она представлена всеми видами транспорта: морским, железнодорожным, автомобильным, воздушным и трубопроводным.

Общая структура грузоперевозок острова Сахалин в рассматриваемый нами период выглядела следующим образом: морской транспорт занимал 31,3%, автомобильный 5,5%, железнодорожный 4,9%, трубопроводный 58,3%.

В связи с островным положением региона, географической удаленностью и не очень высокой плотностью населения стабильная работа логистической отрасли имеет большое значение для социально-экономического развития области и благоприятного проживания населения.

Тем не менее, экономический кризис вызвал падение грузооборота в 2009—2010 годах, в результате чего он сократился почти на 6%. Однако уже в 2011 году грузооборот вновь показал тенденцию к росту и по итогам года увеличился сразу на 7,5%.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Островное положение Сахалинской области предопределяет ведущую роль морского транспорта, так как практи-

чески все грузы на Сахалин и Курилы, а также в обратном направлении на материк и в зарубежные страны доставляются морем.

В области расположены 12 морских портов и 6 морских терминалов. Порты Холмск и Корсаков являются самыми крупными и незамерзающими. Через них проходит основной грузопоток поступающих в область грузов. На долю морского транспорта в рассматриваемый нами период приходилось более 30% грузовых перевозок.

Основные перевозимые грузы — продукция производственно-технического назначения (нефтепродукты, машины, оборудование, цемент, прокат черных металлов), а также основные продукты питания, которые поступают из других регионов морским путем в порты области, в основном в Холмск и Корсаков, откуда доставляются потребителям по железной дороге и автотранспортом. Объем перерабатываемых грузов находился на уровне 3,1 млн тонн (без учета экспорта нефти и газа).

Между портами Холмск и Ванино действует паромная переправа, грузопоток которой в 2010—2011 годах достигал 1,5 млн тонн. Также в порту силами ОАО «Холмский морской торговый порт» обрабатываются генеральные грузы объемом более 250 тыс. тонн. Порт открыт для навигации круглый год и доступен для любых среднетоннажных судов весом до 7000 тонн. Он перерабатывает различные грузы: уголь, лес, пиломатериалы, трубы, контейнеры, нефтегазовое оборудование.

Порт г. Корсаков связывает с материком три регулярные контейнерные линии, перевозки на которых обеспечивают

АННОТАЦИЯ

В статье оцениваются емкость и структура рынка логистических услуг, перспективы его развития на о. Сахалин до 2020 г. для обоснования целесообразности строительства логистического центра в г. Южно-Сахалинске, определения его формата и предварительного расчета экономической эффективности проекта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Рынок логистических услуг, город Южно-Сахалинск, логистический центр, экономическая эффективность.

ANNOTATION

The paper evaluated the capacity of market structure and logistics services, prospects of development. Sakhalin 2020 to justify the feasibility of building a logistics center in Yuzhno-Sakhalinsk, determine its size and the preliminary calculation of the economic efficiency of the project.

KEY WORDS

Logistics market, the city of Yuzhno-Sakhalinsk, logistics center, economic efficiency.

компании SESCO, FESCO и ООО «Камчатка Лайнс». Здесь же осуществляется регулярное сообщение с южно-корейским портом Пусан. В основном порт принимает контейнерные грузы.

Для их хранения используются склады как открытого, так и закрытого типа. Здесь же имеется терминал для перегрузки нефтепродуктов.

Основным морским перевозчиком в Сахалинской области является ОАО «Сахалинское морское пароходство», флот которого включает 21 судно, в том числе 16 транспортных, 4 паромов и 1 ледокол. В состав флота входят собственные и арендованные суда, а также принадлежащие дочерним, зависимым и ассоциированным компаниям. Доля компании в перевозках по Сахалинской области составляет около 64,4%.

В марте 2011 года компанией ООО «Т-транс» совместно с ООО «Восточная стивидорная компания» был открыт регулярный каботажный сервис по перевозке грузов из Московского региона на о. Сахалин и Камчатку. В г. Находку со станции Подмосковная до порта Восточный контейнеры везут поездом, а далее их перегружают на судно и доставляют до сахалинского порта Корсаков и камчатского Петропавловска-Камчатского.

Морскую линию обеспечивает компания ООО «Камчатка Лайнс». На Сахалинском направлении в порт Корсаков доставляют грузы два контейнеровоза — «СТ Си Чемпион», «Аврора», до порта Петропавловск-Камчатский три — «СТ Винд», «СТ Конфиденс» и «СТ Олимп».

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

В условиях о. Сахалин железнодорожный транспорт является важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры. Им осуществляется до 30% всех внутренних грузовых перевозок области. Основной объем грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок на острове обеспечивает Сахалинская железная дорога — филиал ОАО «Российские железные дороги».

По количеству перевезенных грузов доля железнодорожного транспорта составила 46,0% (без учета трубопроводного). В 2011 г., по данным Сахалинстата, было отправлено 2589,2 тыс. тонн грузов, грузооборот составил 746,6 млн т-км.

В структуре железнодорожных перевозок ведущее место занимают уголь, лесные грузы, лом черных металлов, рыбпродукция и нефтепродукты.

В 2011 году здесь был отмечен рост всех показателей работы железнодорожного транспорта: по количеству отправленных пассажиров — на 2%, пассажирообороту — на 6,6%, по грузообороту — на 0,9%, по количеству отправленных грузов — на 5,2%. Дальневосточной железной дорогой по Сахалинскому региону было погружено 2533,2 тыс. тонн грузов (106,3% к 2010 г.).

В 2010—2011 гг. на Сахалинской железной дороге работало около 4000 человек, действовали 34 железнодорожные станции, парк тепловозов составил 100 единиц, рабочий парк грузовых и пассажирских вагонов — 566 и 81 единиц соответственно.

Сахалинская железнодорожная сеть по восточному побережью протянулась от г. Корсакова до районного центра п. Ноглики, а на юго-западе — от г. Холмска до п. Ильинск, соединяясь с восточным побережьем линией Ильинск—Арсентьевка.

Железные дороги о. Сахалин соединены с железнодорожной сетью континентальной России 267-километровой морской железнодорожной паромной переправой Ванин—Холмск, на которой курсируют 4 паромов. В 2010 году паромной переправой было перевезено более 1,5 млн тонн грузов, включая 29,2 тыс. вагонов и 11,1 тыс. легковых и грузовых машин.

Пассажирские перевозки осуществляются в местном сообщении по направлениям Южно-Сахалинск—Арсентьевка—Томари, Южно-Сахалинск—Тымовск—Ноглики, а также в пригородном сообщении. В общем объеме перевозок пассажиров железнодорожный транспорт занимает немногим более 2%.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Развитие рынков товаров и услуг, малого и среднего бизнеса расширяет сферу применения грузового автомобильного транспорта на Сахалине. Основными видами автомобильных перевозок здесь являются внутриобластные грузовые и пассажирские перевозки. Ведущее место занимает перевозка угля для нужд энергетики и коммунального хозяйства области.

Доля автомобильного транспорта общего пользования в объеме перевезенных грузов по области составляет 6,7%, в перевозках пассажиров — 96,4%. В 2010—2011 гг. в Сахалинской области было зарегистрировано 113 самостоятельных предприятия автомобильного транспорта различных форм собственности, которые осуществляют свою работу на 13 межмуниципальных и 55 пригородных, 59 городских маршрутах.

В целом общая протяженность автомобильных дорог составила 4948 км. Главная автотрасса связывает города Южно-Сахалинск и Оха. Большое хозяйственное значение имеют дороги г. Южно-Сахалинск—г. Холмск—г. Невельск и г. Холмск—г. Томари—г. Углегорск—п. Бошняково.

Автомобильные дороги общего пользования составляют 92,5% в общей протяженности автомобильных дорог Сахалинской области. Наиболее благоустроены федеральные дороги, их доля составляет 3,5%.

В целом начертание сети автомобильных дорог общего пользования области соответствует направлению сложившихся транспортных связей и имеет вытянутый характер вдоль западного и восточного побережий острова Сахалин. В этом направлении протянулись две основные автомобильные дороги: по западному побережью дорога Невельск—Томари—аэропорт Шахтерск, протяженностью 325 км, по восточному побережью — Южно-Сахалинск—Оха протяженностью 859 км. Автомобильными дорогами федерального значения на территории области являются Южно-Сахалинск—Корсаков и Южно-Сахалинск—Холмск. Их содержание и развитие осуществляются за счет средств федерального бюджета. К дорогам общего пользования регионального

или межмуниципального значения Сахалинской области, по состоянию на 1 января 2010 года, относятся 17 автомобильных дорог, протяженностью 1507 км.

Автомобильные дороги местного значения относятся к собственности муниципальных образований, их содержание и развитие осуществляются за счет средств муниципальных и областного бюджетов. Они являются составной частью единой сети автомобильных дорог общего пользования и по состоянию на 1 января 2010 года составляли 1409 км.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Воздушный транспорт в Сахалинской области используется преимущественно для перевозки пассажиров на дальние расстояния и в труднодоступные местности, в том числе на Курильские острова. Доля воздушного транспорта в грузообороте Сахалина не превышает 1%.

На территории Сахалинской области имеются 7 аэропортов: ФГУП «Аэропорт Южно-Сахалинск», ОАО «Сахалинский аэропорт Оха», ГУП «Аэропорт Южно-Курильск», ОАО «Аэропорт Шахтерск», ОАО «Аэропорт Ноглики», ОАО «Авиапредприятие Зональное» и МАП «Буревестник», а также вертодром в г. Северо-Курильске и вертолетная площадка на о. Шикотан.

Более 95% объемов пассажирских перевозок за пределы области осуществляются воздушным транспортом. В настоящее время с о. Сахалин выполняются авиарейсы более чем в 50 направлениях (с учетом транзитных перевозок): Москва, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Новосибирск, Красноярск, Краснодар, Хабаровск, Владивосток и другие. Регулярные международные рейсы из Южно-Сахалинска выполняются в города Саппоро и Токио (Япония), Сеул, Харбин, Пекин (Китай). Основная часть международных и все внутриобластные авиарейсы выполняются региональной авиакомпанией «Сахалинские Авиатрассы». Также на сахалинском рынке авиационных пассажирских перевозок работают такие крупные российские авиакомпании, как «Трансаэро», «Аэрофлот», «Владивосток Авиа». В Южную Корею регулярные авиaperвозки выполняются авиакомпанией «Азиана». За 2010 год воздушным транспортом было отправлено 10,9 тыс. человек и 7,5 тонн груза.

ПРОМЫШЛЕННЫЕ И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ НА САХАЛИНЕ

Отрицательно сказывается на развитии логистического рынка неравномерное развитие регионов России. Если в областях центрального региона все чаще имеет место перегруженность дорог и логистических центров, то в других регионах, в частности на Сахалине, транспортная доступность территорий недостаточна. В рассматриваемый нами период на Сахалине реализовывались, а также только готовились к реализации инфраструктурные проекты, имеющие отношение ко всем видам транспорта, в том числе промышленные и энергетические.

Например, в 2011 году велись работы по модернизации участков автомобильной дороги Южно-Сахалинск—Оха. В 2012 году они продолжились, но только уже на других участках — Макаров—Поронайск и Ноглики—Оха, с Арсен-

тьевка—с. Ильинское, Малокурильское—Крабозаводское, Курильск—Рейдово.

В этом же году в морской транспорт области было направлено 376,4 млн рублей инвестиций. ОАО «Сахалинское морское пароходство» в порту Холмск приступило к ремонту причальных комплексов паромной переправы. За счет средств федерального бюджета были начаты проектные работы по реконструкции в Холмске входных молов и подготовка технического задания на разработку проектной документации по реконструкции объектов федеральной собственности в морском порту Корсаков, в составе которого предусматривалось проектирование пассажирского комплекса.

В перечень основных мероприятий на 2012 год вошли: работы по обеспечению устойчивого паромного сообщения Ванино—Холмск до 2025 года; проведение реконструкции и модернизации наземной инфраструктуры морского транспорта на территории Сахалинской области; обеспечение регулярного транспортного сообщения между о. Сахалин и Курильскими островами.

Весной 2012 года была начата реконструкция порта Поронайск, который включает причальные сооружения (с уходом в море до 4,5 км) для приема судов водоизмещением до 300 тыс. тонн, международный логистический центр, топливный терминал для бункеровки судов, судоремонтный центр. Также здесь расположены терминалы для обработки сыпучих грузов, емкости для хранения агрессивных химических веществ. В порту предполагается обрабатывать грузы углеводородов, угля, леса, торфа, песка, морепродуктов и др. Мощность объекта составит до 3 млн тонн грузов в год. Модернизация проекта займет не более 2-х лет.

В железнодорожный транспорт области в 2011 году было вложено 2,1 млрд рублей. В 2012 году планировалось продолжить работы по проекту строительства железнодорожной линии материк—Сахалин с переходом через пролив Невельского за счет средств федерального бюджета в объеме 70 млн рублей, а с 2013 года планировалось начать разработку проектно-сметной документации комплексного инфраструктурного проекта. В 2012 году было также запланировано продолжение работ по переустройству Сахалинской железной дороги на общесетевую ширину колеи (60 км) и реконструкция искусственных сооружений на общую сумму 1,8 млрд рублей.

Также в рамках федеральных целевых программ осуществляются строительство и реконструкция 3-х аэропортов (Менделеево—пгт. Южно-Курильск, международный аэропорт г. Южно-Сахалинск, Итуруп — на о. Итуруп). Реализация данных мероприятий значительно повысит транспортную доступность и конкурентоспособность транспортных предприятий. Всего в 2011 году в воздушный транспорт области было направлено 927,7 млн рублей. В 2012 году основными задачами стали: субсидирование регулярных внутриобластных авиaperвозок; строительство и реконструкция аэропортов Итуруп, Южно-Сахалинск, Южно-Курильск; передача аэропортов Сахалинской области в областную собственность; приобретение в лизинг самолета ДНС-8 для внутриобластных авиaperвозок.

На перспективу в Сахалинской области были запланированы: строительство третьей очереди завода СПГ; создание лесозаготовительного и деревообрабатывающего предприятия близ станции Ныш; развитие Солнцевского разреза с одновременным строительством и развитием других угледобывающих предприятий Углегорского муниципального района; организация цементного производства в Смирныховском районе; строительство предприятия по углехимической переработке бурых углей и другие.

Реализация указанных инвестиционных проектов приведет к увеличению грузопотоков. Среди объектов, введение в эксплуатацию которых может в определенной степени увеличить не только внутренние потоки Сахалина, но и выйти за его пределы можно назвать, пожалуй, строительство цементного и кирпичного заводов, а также комплексного производства по заготовлению древесины и деревообработке.

ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ РЫНКА ЛОГИСТИКИ НА О. САХАЛИН ДО 2020 Г.

По причине удаленности региона от остальной территории страны структура рынка логистических услуг о. Сахалин по большей части состоит из транспортных перевозок. Значительно меньшая часть приходится на хранение и иные складские услуги. Еще меньшую долю занимает экспедирование и управление цепями поставок.

Судя по макроэкономическим показателям, характеризующим социально-экономическое положение региона, ВРП в 2011 году составил 500,2 млрд рублей (рост к 2010 году на 3,8%), в 2012 году — 575,4 млрд рублей, в 2013 году — 628,1 млрд рублей, в 2014 году составит 699,2 млрд рублей, в 2015 году — 840,5 млрд рублей, в 2018 году — 1 трлн 133,2 млрд рублей. В среднем за 2005—2010 годы доля категории «транспорт и связь» в ВРП сократилась с 8,8 до 4,3%. Поскольку в сегменте поставки товаров FMCG на о. Сахалин не востребованы логистические услуги полного цикла (3PL), общая емкость рынка будет складываться в основном из стоимости услуг по транспортировке и хранению грузов.

Для оценки стоимости транспортировки товаров на о. Сахалин учитывается стоимость доставки от портов Владивосток и Ванино. Через Владивосток до Корсакова товары доставляются регулярными контейнерными линиями, а из Ванино в Холмск — на пароме и автомобильным транспортом. Стоимость доставки контейнера складывается из тарифов на фрахт, перевалку и доставку автомобильным транспортом из порта. Стоимость доставки в рамках ПСЖВС складывается из железнодорожного тарифа и фрахта.

По данным Корсаковского МТП, в 2011 г. было принято около 42 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (TEU). Из них порядка 85% в тоннаже составили товары сегмента FMCG. Учитывая тарифы на перевозку контейнеров в 44,1 тыс. за 20-футовый контейнер и 65,7 тыс. — за 40-футовый, можно получить общую стоимость транспортировки в 1,11 млрд руб. Стоимость перегрузки контейнеров в порту из расчета 2900 и 3750 руб. за 20- и 40-футовые контейнеры можно оценить в сумме около 95,5 млн

рублей. Еще около 138 млн руб. составляет стоимость доставки контейнеров из порта Корсаков в Южно-Сахалинск при средней стоимости транспортировки в 7,2 тысяч руб. за 20-футовый контейнер.

Стоимость доставки грузов по железной дороге рассчитывалась на основе среднего значения провозной платы за километр пути. Применительно к товарам FMCG этот показатель оценивается в сумме около 155 млн руб.

На хранение в арендуемых складах поступает не более половины ввозимых товаров FMCG; товары на хранении имеют достаточно высокую оборачиваемость и складируются не больше месяца. В таком случае общую стоимость услуг по хранению можно оценить в сумму около 100—120 млн рублей, а услуги по разгрузке — в 50 млн рублей. Таким образом, расчетная стоимость логистических услуг на о. Сахалин в 2011 году при доставке товаров FMCG составила 1,68 млрд рублей.

Анализ рынка логистических услуг в сегменте FMCG на о. Сахалин в рассматриваемый нами период показал как отсутствие самих логистических операторов, так и неготовность использовать логистические услуги на принципах аутсорсинга. Здесь в настоящее время действует 1PL-оперирование, заключающееся в том, что грузовладелец сам выполняет функции транспортировки, погрузки-разгрузки и доставки груза до потребителей. Общая структура ввоза товаров FMCG (включая продукты питания) на о. Сахалин в 2011 году представлена в таблице 1.

Таблица 1

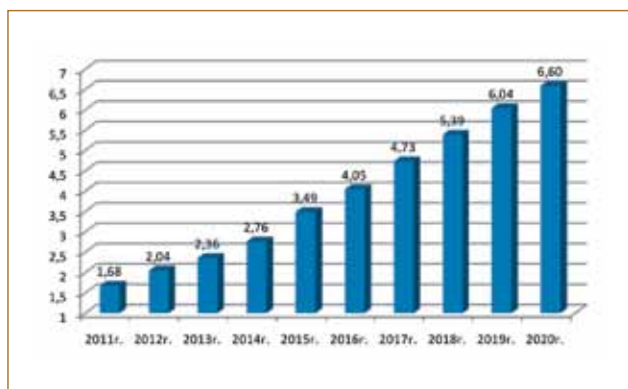
Объем ввоза на о. Сахалин основных товарных групп, в 2011 году, тыс. тонн

Вид груза	Объем поставок, тыс. тонн
Цемент	193,25
Рыба	96,04
Оборудование/техника	76,91
Стройматериалы	74,39
Овощи и фрукты	64,16
Прочий алкоголь	53,95
Молоко и молочные продукты	50,00
Хозяйственные и промтовары	41,09
Комбикорм	40,61
Мясо и мясопродукты	39,16
Мука	30,55
Напитки, соки	23,60
Крупы и макаронные изделия	16,30
Мебель	15,11
Сахар	12,10
Соль	11,40
Зерновые	8,80
Прочее	8,00
Консервы	6,00
Масло растительное	2,90
Пиломатериалы	2,20
Бумага и канцтовары	1,56

Расчет стоимости складских помещений логистического центра на о. Сахалин

Условия хранения	Доля в общем объеме хранения, м ²	Удельная стоимость строительства \$ за 1 кв. м с НДС в ценах 2012 года	Удельная стоимость строительства тыс. руб. за 1 кв. м с НДС в ценах 2012 года	Стоимость строительства, \$ с НДС в ценах 2012 года	Стоимость строительства, тыс. руб. с НДС в ценах 2012 года
Морозильная камера (-18)	5 791,00	1 400,00	45,62	8 107 400,00	264 189,36
Холодильная камера (2-4)	2 398,00	1 400,00	45,62	3 357 200,00	109 398,39
Холодильная камера (4-6), вентиляция	2 748,00	1 400,00	45,62	3 847 200,00	125 365,63
Общее хранение	9 063,00	1 100,00	35,84	9 969 300,00	324 861,60
Итого:	20 000,00			25 281 100,00	823 814,98

При формировании прогноза развития рынка логистических услуг на о. Сахалин в перспективе до 2020 года была использована Программа социально-экономического развития Сахалинской области на 2011—2015 годы и до 2018 года, которая предусматривает увеличение показателя ВРП в 2,5 раза к 2018 году. Кроме того, в расчет принимались текущая доля логистических услуг в ВРП, а также ее постепенный рост в связи с увеличением количества и роста качества оказываемых услуг. Ожидается, что уже к 2014 году емкость логистического рынка региона увеличится более чем на 60%, а к 2020 году ожидаемый рост стоимости востребованных логистических услуг вырастет по сравнению с современным уровнем почти в 4 раза. Тем не менее по причине вероятных кризисных явлений в экономике страны темпы роста ВРП, указанные в прогнозе, могут оказаться несколько преувеличенными. Так или иначе эксперты прогнозируют рост емкости рынка логистических услуг, однако в перспективе до 2020 года его увеличение может и не превысить 2,5—3 раз по сравнению с текущими показателями.



Прогноз изменения емкости логистических услуг на о. Сахалин в сегменте FMCG в перспективе до 2020 г., млрд руб.

Согласно проведенным расчетам, емкость рынка логистических услуг в сегменте товаров FMCG и продуктов питания по итогам 2011 года составила порядка 1,7 млрд

рублей, или 0,3% от ВРП региона. В перспективе ожидается дальнейший рост спроса на логистические услуги, обусловленный как ростом товарооборота региона, так и развитием самого рынка, повышением качества и перечня оказываемых услуг.

Согласно оптимистическому сценарию развития рынка, составленному Министерством экономического развития Сахалинской области, уже к 2015 году спрос на услуги может вырасти более чем в 2 раза.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА

По мнению экспертов рынка, на острове существует реальная потребность в строительстве логистического центра, но в связи с незрелостью рынка логистических услуг и слабой информированностью группы FMCG о возможных преимуществах при использовании качественных 3PL-логистических услуг данное строительство в г. Южно-Сахалинске сопряжено с определенными рисками.

Стоимость строительства логистического центра площадью 20 тыс. м² оценивается порядка 800 млн руб. (таблица 2). Предварительная финансово-экономическая оценка показала недостаточный уровень инвестиционной привлекательности и экономической эффективности данного проекта. Однако он может стать таковым при условии более детального проектирования и оптимизации его параметров.

Между тем компании и предприятия для своей коммерческой деятельности в системе FMCG очень нуждаются в качественных складах для обеспечения сохранности грузов соответствующим современным требованиям и нормам санитарного надзора. Существующие на сегодняшний день помещения этим нормам не соответствуют. Но при этом потребителей, которые их арендуют, устраивает уровень обслуживания, и они не готовы отдавать логистические услуги на аутсорсинг, однако готовы рассматривать предложения по аренде в новом логистическом центре.

Библиографический список:

1. Адамов Н.А., Элларян А.С. Концептуальные аспекты развития национальной транспортно-логистической

- системы // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. — 2013. — № 3. — С. 40—41.
2. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: Монография. — М.: Экономическая газета, 2011.
 3. Иконникова И.А., Адамов Н.А. Особенности логистизации хозяйственной деятельности отечественных бизнес-структур в условиях риска // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. — 2011. — № 4. — С. 26—27.
 4. Курбатов О., Новиков Д., Новиков Ф. Базовая и инновационная логистика как две части единой науки и сферы деятельности // Риск. — 2007. — № 2. — С. 60—67.
 5. Курбатов О.Н., Проценко И.О., Новиков Ф.Д. Условия использования инновационной логистики в различных сферах общественной деятельности // Риск. — 2007. — № 4. — С. 49—60.
 6. Кислова Ю.Е., Курбатов О.Н. Развитие рынка логистики Забайкальского края и близлежащих регионов в 2011—2012 годах. Прогноз до 2020 года // Логистика. — 2014. № 2. С. 36—39.
 7. Адамов Н.А., Кислова Ю.Е. Финансирование инвестиционно-строительной деятельности: особенности и методика // Российский экономический интернет-журнал. 2012. № 3. С. 21—27.
 8. Ермолов С.А., Адамов Н.А. Определение параметров анализируемых потоков и повышение эффективности логистических процессов в строительстве // Российский экономический интернет-журнал. 2013. № 3. С. 17.
 9. Кеменов А.В., Адамов Н.А. Векторы интеграционного взаимодействия предприятий северных регионов в области логистики // Российский экономический интернет-журнал. 2013. № 3. С. 1.
 10. Моргунов В.И. Корпоративная логистическая стратегия // Российский экономический интернет-журнал. 2013. № 4. С. 35.
 11. Новиков Д.Т. Новый взгляд на логистику в XXI веке // Российский экономический интернет-журнал. 2013. № 4. С. 39.

ЦИФРЫ. ФАКТЫ. СТАТИСТИКА

ГОНКОНГ — САМЫЙ ДОРОГОЙ РЫНОК ТОРГОВОЙ НЕДВИЖИМОСТИ

По данным последнего отчета ведущей международной консалтинговой компании в области недвижимости CBRE Group, Inc., Гонконг стал самым дорогим городом для международных ритейлеров. В то же время ставки аренды на таких ведущих рынках, как Нью-Йорк, Париж и Лондон, продолжают бить все рекорды.

Квартальный рейтинг 97 первоклассных рынков розничной торговли, составленный компанией CBRE, показывает, что конкуренция среди крупнейших городов мира становится все острее. Спрос подогревается люксовыми ритейлерами, которые готовы платить рекордные суммы за самые желанные магазины, тогда как объемы строительства упали до исторически низких значений, что приводит к нехватке торговых площадей.

Гонконг (4333 долларов США за квадратный фут в год) намного опережает другие города по уровню ставок аренды торговой недвижимости, за ним идет Нью-Йорк (3300 долларов США за квадратный фут в год), Париж (1452 долларов США за квадратный фут в год) и Лондон (1356 долларов США за квадратный фут в год).

Примечательно, что средние ставки аренды на нескольких ключевых международных рынках, представленные в местной валюте, в 2013 году продемонстрировали двузначный прирост, особенно в Париже, Лондоне и Нью-Йорке, и в годовом исчислении составили 29, 18 и 11% соответственно, относительно прошлых показателей, которые и так можно было считать заоблачными.

Рейтинг ставок аренды в секторе первоклассных ритейлеров, расположенных в престижных районах, в долларах США за квадратный фут в год

Рынки	IV квартал 2013 г. эквивалент в долларах США за кв. фут в год	IV квартал 2013 г. эквивалент в евро за кв. фут в год	IV квартал 2013 г. арендная ставка в местной валюте/ед. измерения
Гонконг	4334 доллара	33 847 евро	2800 гонконгских долларов/кв. фут/месяц
Нью-Йорк	3300 долларов	25 774 евро	3 300 долларов США/кв. фут/год
Париж	1452 доллара	11 340 евро	18 000 евро/эквивалент площади в зоне А/год
Лондон	1356 долларов	10 594 евро	1300 фунтов/эквивалент площади в зоне А/год
Цюрих	961 доллар	7507 евро	9200 швейц. франков/кв. м/год
Сидней	871 доллар	6801 евро	10 475 австрал. долларов/кв. м/год
Токио	850 долларов	6642 евро	265 000 японских иен/цубо/месяц
Москва	739 долларов	5769 евро	7950 долларов/кв. м/год
Мельбурн	732 долларов	5713 евро	8 800 австрал. долларов/кв. м/год
Пекин	681 доллара	5322 евро	121,64 юаня/кв. м/день

Источник: Исследования CBRE, IV квартал 2013 г.