

В регионах играют по-крупному

Одна из главных тенденций, которые наблюдаются сейчас на российском рынке складской недвижимости, – это смещение спроса в регионы. По итогам III квартала текущего года объем заключенных сделок на аренду или покупку складов вдали от центра страны составил 418 тыс. кв. м, что на 86% больше аналогичных показателей 2019 года. До конца 2020-го года эта цифра может увеличиться до 800 тыс. кв. м.

Куда уходят склады?

Уровень обеспеченности качественной складской инфраструктурой крайне неоднороден. «Лучше всего, конечно же, обстоят дела в Московском регионе и на Северо-Западе. В регионах Сибири или на Дальнем Востоке ситуация обратная – ощущается серьезная нехватка складских комплексов, соответственно ставки там очень высоки», – рассказывает старший руководитель проектов ГК SRG Константин Гнездилов.

По итогам 2019 года объем региональных сделок со складской недвижимостью в классах А и В почти достиг миллиона квадратных метров и увеличился в 2,8 раза по сравнению с показателями предыдущего года

Складские и логистические хабы были наиболее представлены в Центральном федеральном округе ввиду большей концентрации производств и специфики автомобильной, железнодорожной и воздушно-транспортной системы в России, где большинство путей идет через Москву, справедливо заметил директор по развитию бизнеса в России и странах СНГ Bilfinger Tebodin Эдуард Хакимов. Таким образом, Московский регион забирает на себя более половины логистического рынка России.

Однако за последние несколько лет, по мере увеличения количества производств и роста потребления, в регионах спрос на склады вырос в разы, за счет чего появилось и продолжает появляться большое количество складской инфраструктуры. По словам коммерческого директора компании «Ориентир» Александры Селезневой, такой тренд на рынке исследователи отмечают в последние 3–4 года. Причем почти половина всех сделок приходится на спекулятивную продажу ранее построенных объектов (старый фонд), а порядка 18% – это сделки по схеме built-to-suit, добавляет она. По данным Knight Frank, без учета Москвы и Санкт-Петербурга в России в 2019 году прошли сделки с 600 тыс. кв. м, что более чем в 2 раза выше показателя за 2018-й. Лидеры по числу заключенных сделок – Ростов-на-Дону (107, 6 тыс. кв. м), Новосибирск (150 тыс. кв. м) и Екатеринбург (97,3 тыс. кв. м).

Вполне вероятно, что в скором времени регионам даже удастся обскать столицу. По прогнозам аналитиков Knight Frank, совокупный показатель введенных по итогам 2020 года складских площадей может достичь порядка 1,35 млн кв. м, что на четверть меньше прошлогодней отметки. При этом только 52% от этого объема заберут на себя традиционные лидеры – Москва и Московская область. Аналитики агентства ожидают, что еще 11% (или 150 тыс. кв. м) уйдет на рынке

Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а целых 37% (или около 500 тыс. кв. м) – в остальных российских городах. Конечно, существенное влияние на эти показатели оказала пандемия, но такой резкий скачок стал следствием и долгоиграющего тренда на развитие региональной складской логистики.

По статистике, озвученной директором по логистике фулфилмент-оператора FulEx Алексеем Микляевым, самый высокий спрос на складские помещения наблюдается в Сибирском федеральном округе. В I полугодии текущего года здесь было арендовано или приобретено 63% складов от общего объема. Лидером в этом направлении является Новосибирск (32% заключенных сделок). Второе и третье места делят Красноярск и Челябинск (16% от совокупного объема).

Как заметил А. Микляев, после отмены режима самоизоляции спрос на складские помещения восстановился достаточно быстро и уже сопоставим с показателями 2019 года. Причем почти 50% арендаторов складов – это онлайн-ритейлеры, фулфилмент-операторы и маркетплейсы. «Операторы e-commerce, ранее сосредоточенные на увеличении своих складских мощностей в Московском регионе, сейчас переходят к стратегии максимального покрытия всей территории России, и вторым после Москвы рынком для них ожидаемо является Петербург», – добавила А. Селезнева. Однако это не отменяет повышения спроса и на периферии

страны. Кроме того, стоит отметить, что крупные игроки традиционного ритейла переросли имеющиеся у них в регионе распределительные центры – и им тоже требуются новые качественные площади. Также стабильным остается интерес к складам со стороны фул-ритейла, логистических компаний и промышленников. По всей России ощущается нехватка крупных складских блоков, мультитемпературных складов.

Активное развитие онлайн-торговли и далее будет требовать строительства новых складских помещений. По мнению участников рынка, повышенным спросом будут пользоваться склады в регионах с городами-миллионниками. Кроме того, появится большая потребность в так называемых складах последней мили, расположенных в черте Москвы или недалеко от МКАД. Речь идет о небольших складских помещениях для хранения товаров, которые используются в доставке онлайн-заказов.

Выше планку!

До недавнего времени уровень спекулятивного предложения качественных складских площадей в регионах по понятным причинам оставался крайне низким. Исторически это предложение

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Константин Гнездилов,
старший руководитель
проектов группы
компаний SRG

– Спрос на склады традиционно формируют крупные сетевые ритейлеры, потребности которых растут в связи с выходом на региональные рынки или, как в последнее время, в связи с большим развитием онлайн-торговли. Можно с уверенностью судить, что наибольший прирост площадей в 2020–2022 гг. будет происходить в сегменте электронной торговли и логистики, в том числе и на региональных рынках. Так что рынок складской недвижимости ждут неплохие перспективы роста в обозримом будущем, для этого есть все необходимые предпосылки.

было представлено преимущественно объектами класса С – ангарного типа помещениями без необходимой инфраструктуры и инженерного обеспечения, отмечает партнер Bright Rich | CORFAC International Евгений Титаренко. В 2019 году показатель ввода таких объектов превысил 50%.

По мере роста спроса и развития крупных городов одновременно развивается логистика в регионах, при этом важно учитывать, что разные типы складов подразумевают разные затраты, а значит рост объема складских площадей в регионе не всегда означает точный ответ на запрос потенциальных клиентов. «Самый простой склад можно построить и за 30–35 тыс. руб. (без НДС) за квадратный метр, но здесь надо понимать, что его оснащенность и обустройство не подразумевают развитую внутриаплощадочную инфраструктуру. Это самые обычные, простые и типовые решения, которые подойдут далеко не всем. Максимальная стоимость за квадратный метр может расти по мере роста требований к обустройству склада. В среднем стоимость современного хорошего склада колеблется в районе 45–55 тыс. руб. за кв. м. Тем не менее очень многое зависит от требований к складу, инженерным сетям, офисной части и ситуации с внутриаплощадочными сетями», – рассказывает Э. Хакимов.

Технолог складских операций ООО «Байкал-Сервис ТК» Денис Птицов добавляет, что уровень обеспеченности региональных рынков требуемыми складскими мощностями можно оценить, сравнивая технические требования компаний (потенциальных арендаторов) с учетом их производственно-складских процессов и технические параметры промышленной недвижимости. «Если говорить о складских объектах под размещение терминалов компаний, специализирующихся на перевозках сборных грузов, то уровень обеспеченности на текущий момент я бы оценил как неудовлетворительный. Качество и технические параметры большинства складских объектов в черте многих российских городов зачастую не отвечают основным требованиям арендаторов, предъявляемых к состоянию полов, стен, электропроводки, освещению, воротам и пр. Технические возможности по постановочным местам на погрузку/выгрузку как в количественном, так и в качественном исполнении оставляют желать лучшего, не говоря уже о состоянии прилегающей территории», – комментирует он. Причем ремонт складских помещений и их модернизация почти всегда ложатся на арендаторов, что негативно сказывается на экономической эффективности любого логистического терминала и приводит к удорожанию стоимости перевозки.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

ЕВГЕНИЙ ГАЛЫГИН,
ДИРЕКТОР CGS LOGISTICS

– Дефицит современных складских комплексов испытывает Дальний Восток (Хабаровск, Владивосток). В последние годы в этом регионе было построено лишь несколько складов класса А. Однако учитывая подписанный президентом указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», в котором есть требования, касающиеся деятельности ОАО «РЖД», можно предположить, что нас ждет рост количества складских помещений. По словам генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозерова, к 2024 году объем контейнерных железнодорожных перевозок должен возрасти в 4 раза. Чтобы обеспечить качество, скорость и безопасность перевозок при таких задачах должны быть созданы соответствующие условия, в том числе и по строительству высококлассных складских помещений.

В то же время модернизированные склады класса А и В – это довольно дорогие для содержания и пользования комплексы, строительство которых не каждый может себе позволить. Они включают в себя помещения с современной инфраструктурой, которые должны находиться под круглосуточной охраной. Склады класса В, так же как и класса А, могут использоваться для напольного и паллетного хранения, при котором требуется соответствующий температурный режим и уровень влажности. Аналитики Bright Rich | CORFAC Int. сообщают, что по итогам 2019-го объем региональных сделок со складской недвижимостью в классах А и В достиг почти миллиона квадратных метров и увеличился в 2,8 раза по сравнению с показателями предыдущего года. Толчок к позитивным изменениям дала региональная экспансия главного драйвера сегмента – e-commerce (Ozon, «СберЛогистика», Wildberries) и ритейлеров. Значимое влияние внес и проект по созданию сети автоматизированных распределительных центров «Почты России». «Эти факторы в среднесрочном периоде приведут к появлению качественной складской инфраструктуры. На текущем этапе федеральные компании нацелены на города-миллионники, что обусловлено высокой активностью бизнеса в них и, как следствие, ростом спроса на перевозки сборных грузов в Новосибирске, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге, Казани, Нижнем Новгороде и Воронеже», – рассказал Евгений Титаренко. В основном это города с серьезным потенциалом образования логистических хабов вдоль путей перевозки грузов.

Тем не менее, помимо нескольких ключевых для логистики городов (Петербург, Новосибирск, Екатеринбург, Казань, Краснодар), в регионах все еще ощущается недостаток свободных качественных складов. Отчасти это обуслов-

лено тем, что федеральные компании предпочитают строить объекты под собственные требования, а местные игроки привыкли пользоваться объектами старого фонда. При этом строительство новых технологически более оснащенных складских терминалов, на взгляд Д. Птицова, не успевает за спросом, который гораздо выше в черте города, где строительство новых объектов затруднено из-за высокой стоимости, отсутствия площадок и земельных участков. Даже реконструкция складской недвижимости из советского фонда не всегда может быть эффективной в технической части из-за высокой плотности пятна застройки. Демонтаж таких зданий практически не осуществляется ввиду высоких затрат на строительство, что приводит к повышению арендной ставки. При таком решении есть сложности и с транспортной инфраструктурой, поскольку требуется повышение ее пропускной способности.

«И все-таки перспективы строительства новых современных складских объектов внушают оптимизм. В черте городов начинают прорабатываться проекты по строительству промышленной недвижимости классов Last mile и Light industrial», – делится своим мнением о рынке эксперт. Площадь таких объектов обычно составляет не более 5 тыс. кв. м, и по своей оснащенности они отвечают почти всем техническим требованиям транспортных компаний. Зачастую такие объекты удачно вписываются в модель развития города в целом, создавая благоприятные условия не только для транспортных компаний и e-commerce, но и для малого и среднего бизнеса.

По словам директора CGS Logistics Евгения Галыгина, западный регион России вполне обеспечен складскими комплексами класса А и В, но, как правило, их достаточно только для обеспечения потребностей компаний федерального и транснационального масштаба. Для ком-

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

АРТЕМ ХОМЫШИН,
РУКОВОДИТЕЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА
FM LOGISTIC

– На сегодняшний день, по нашей оценке, уровень обеспеченности складской инфраструктурой регионов соответствует общей потребности на данных рынках. Ключевые регионы для организации распределительных центров находятся в периметре от Санкт-Петербурга до Владивостока. По оценке девелоперов, средний уровень вакансий качественных складских площадей в этих локациях составляет 4,2%, без учета Московского региона. В целом по стране этот показатель (также без учета московского рынка) составляет около 5%, что также говорит о достаточно высоком уровне предложения там складской инфраструктуры.

Возникают ситуации, когда тому или иному заказчику по разным причинам требуется площадка в специфическом регионе, спрос на складские площади в котором невысок в силу географической или иной особенности этой локации. Как правило, спекулятивных предложений, удовлетворяющих высоким требованиям клиента, там немного, а иногда просто нет. Для решения таких задач отлично подходит формат built-to-suit, когда площадка строится конкретно под заказчика. Подобные проекты характеризуются длительным сроком контракта и полным покрытием всех затрат моноклиентской площадки одним клиентом. Это ключевое решение, позволяющее удовлетворить потребности клиента и поддержать его бизнес в подобном регионе.

паний среднего и малого бизнеса предложение отсутствует. Однако в отношении грузоперевозчиков это, скорее, вопрос финансов, а не возможностей. «Так как при перевозках неизбежны временные задержки по выдаче и забору груза, соответственно, требуется пространство для его хранения. Это, без сомнения, в интересах перевозочных компаний. Но не каждая компания, тем более небольшая, способна потянуть собственный дополнительный склад. А в периоды кризиса складские помещения иногда пустуют, принося дополнительные убытки бизнесу», – рассказывает эксперт.

Нестабильность рынка складских помещений отражает и колебание ставок аренды. С начала прошлого года они демонстрируют рост во всех регионах страны. Согласно предварительным итогам III квартала 2020-го года, опубликованным Knight Frank, в Петербурге и Ленобласти этот показатель практически достиг московских значений и равен 3950 руб./кв. м/год. Самый большой уровень ставки отмечен во Владивостоке – 4900 руб./кв. м/год triple net. Далее идут Хабаровск и Красноярск – 4200 руб./кв. м/год triple net. Как считают аналитики, подобный уровень вызван нехваткой готовых качественных проектов в этих регионах. Для сравнения: средний уровень операционных платежей для складских площадей в России находится в диапазоне 800–1200 руб./кв. м/год.

Как отмечает Э. Хакимов, сложившаяся сегодня ситуация – это результат уже не новых трендов в логистике. Во-первых, влияние оказала большая инвестиционная активность федеральных торго-

вых и логистических сетей. Во-вторых, e-commerce и до пандемии набирал обороты, а при ней стал наиболее востребован и спрос на склады со стороны таких компаний вырос в разы. В-третьих, на фоне высокого спроса со стороны федеральных игроков существующего объема качественных готовых площадей стало недостаточно, и востребованным форматом стал built-to-suit, когда клиент получает здание, полностью отвечающее специфике и задачам бизнеса. Среди производственных компаний явно наблюдается спрос также на формат built-to-suit-to-lease. Так, производителям проще организовать проект организационно и экономически, однако, как и любой другой проект, он нуждается в правильной оценке, подготовке и контроле.

В целом за 2019-й введено складов почти в 1,5 раза больше, чем по итогам 2018 года. Что будет по итогам 2020-го, ввиду текущей ситуации в экономике и на рынке, можно пока только предполагать. Первая волна распространения заболевания сократила на четверть количество заключенных сделок, а с приходом осени россиян все чаще пугают новыми ограничениями для бизнеса. Однако эксперты склоняются в основном к позитивным прогнозам в долгосрочном периоде. В 2021-м ожидается резкое увеличение ввода площадей в связи с оживлением спекулятивного строительства, а также благодаря строительству складов по сделкам, заключенным в текущем году.

Юлия Чернышевская 