

ЦИФРЫ. ФАКТЫ. СТАТИСТИКА

HYSTER СОКРАЩАЕТ СРОКИ ИЗГОТОВЛЕНИЯ КРУПНОТОННАЖНЫХ ПОГРУЗЧИКОВ

В связи с сезонным увеличением продаж крупнотоннажной техники ведущий производитель европейской погрузочно-разгрузочной техники Hyster запускает программу Sprinter, позволяющую в 2,5 раза сократить сроки производства вилочных погрузчиков модельной линейки грузоподъемностью 10–18 тонн.

Благодаря оптимизации производственного процесса на заводе в Неймегене (Нидерланды) программа Sprinter обеспечивает сокращение сроков изготовления погрузчиков популярных моделей H12XM-6 и H16XM-6 с 10 недель до 4-х.

При этом Hyster не предлагает измененные спецификации, а акцентирует внимание на технологии производства. Линейка, как и раньше, будет иметь богатую комплектацию, соответствующую самым высоким европейским стандартам:

- двигатель Cummins, согласно требованиям норм Stage IIIA, производит меньше выбросов и экономит топливо на 20% по сравнению с показателями предыдущих поколений машин, что значительно снижает эксплуатационные затраты;
- «мокрые» тормоза оснащаются масляным охлаждением дисков для увеличения срока службы и фактически не требуют технического обслуживания;
- высокопрочные двухсекционные мачты с шириной каретки 2350 мм подходят для использования в самых жестких условиях эксплуатации и позволяют поднимать тяжелые грузы на высоту до 3750 м;
- опция Side-shift (боковое смещение каретки) позволяет работать в ограниченном пространстве, сокращая временные затраты на перемещение груза, а позиционирование вилок позволяет оперативно обрабатывать грузы разных габаритов;
- эргономичная кабина Vista имеет широкий перечень функций для облегчения использования: великолепная круговая обзорность, внутреннее освещение кабины и четырехсекционный распределитель.

Комфортной и безопасной работе водителя как обычно помогают такие опции, как комплект дорожного освещения, проблесковый маячок и звуковой сигнал заднего хода.

Эти прочные машины уже доказали свою надежность в сложных условиях эксплуатации по всему миру, в частности в стивидорных компаниях и на предприятиях, специализирующихся на обработке алюминия, стали и блок-контейнеров. Теперь сокращенные сроки изготовления позволят дистрибьюторам максимально ускорить доставку заказанной техники и до минимума сократить время ожидания клиентами. При этом Hyster традиционно гарантирует высокое качество техники и максимально выгодные стоимость покупки и владения.



ЧЕРЕЗ 3—4,5 ГОДА РЫНОК СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ МОСКВЫ ВОЙДЕТ В СТАДИЮ НАСЫЩЕНИЯ

Москва отстает от большинства европейских городов по уровню обеспеченности качественных торговых площадей складами. Таковы результаты нового исследования CBRE, международной консалтинговой компании в области недвижимости.

Исследование определяет и анализирует динамику движущих сил развития рынка складской недвижимости в московском регионе. CBRE сравнивает Москву с Варшавой, Прагой и Парижем. Другие транспортно-логистические центры Европы, такие как Хельсинки, Копенгаген и Мадрид, не рассматриваются, поскольку обслуживают грузооборот в масштабах Европы.

Согласно данным, полученным в результате исследования, в настоящий момент показатель обеспеченности ритейла складскими площадями в московском регионе составляет 1,57 м² складов на 1 м² ритейла. В европейских городах, таких как, например, Варшава, Прага и Париж, обеспеченность ритейла складами составляет 1,8—2,7 м².

По данным на первое полугодие 2013 года уровень обеспеченности населения Москвы качественными торговыми площадями составляет 325 м² на 1000 жителей. В большинстве европейских столиц этот показатель несколько выше: в среднем 500 м² /1000 жителей. Общая площадь качественных торговых объектов, анонсированных на 2014—2015 годы, составляет более 1,4 млн м², в результате чего уже в ближайшем будущем может быть установлен рекорд годового нового предложения качественных торговых центров (500—600 тыс. м²). В результате через 3—4 года Москва может догнать некоторые европейские столицы по уровню обеспеченности населения качественными торговыми площадями.

Соответственно, высокий текущий спрос на склады связан как с существующей недостаточной обеспеченностью ритейла складскими площадями, так и с ожидаемым быстрым ростом предложения качественных торговых площадей в ближайшие годы.

Итоговая дополнительная потребность рынка в складских площадях оценивается в 3,1—3,5 млн м², после чего рынок перейдет из стадии рынка девелопера в стадию рынка арендатора, т.е. станет более зрелым. Это означает, что текущие высокие объемы нового строительства порядка 1 млн м² в год начнут постепенно снижаться до уровня 600—700 тыс. м² в год.

Переход рынка в более зрелую фазу приведет к росту требований арендаторов к качеству складских площадей и возможному росту вакансий.

С учетом текущих темпов нового строительства (порядка 0,8—1 млн м² в год) существующий потенциал спроса на склады может быть в основном удовлетворен девелоперами в течение 3—4,5 лет.

«Безусловно, настоящий отчет не является 100-процентно правильным ответом на вопрос, когда же московский рынок складской недвижимости достигнет своего насыщения. Тем не менее предложенная методология позволит достаточно неплохо предсказывать предстоящий приход этой фазы, по крайней мере за 1—1,5 года до данного события, — комментирует итоги исследования Валентин Гаврилов, директор отдела исследований рынка CBRE в России. — Учитывая длительность строительного цикла в сегменте складской недвижимости, данный инструмент, как нам кажется, поможет

игрокам рынка лучше строить планы своего развития, что позитивно отразится на рынке».

АВТОТОР И TATA DAEWOO ЗАПУСКАЮТ СОВМЕСТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В КАЛИНИНГРАДЕ

Начало производства грузовых автомобилей TATA Daewoo на калининградском АВТОТОР запланировано на январь 2014 года. Объем производства составит до 2000 автомобилей в год.

«Компания TATA Daewoo — один из стратегических партнеров АВТОТОР. Проект организации и производства грузовых автомобилей является частью крупномасштабного проекта создания автомобильного кластера в Калининградской области, который будет способствовать развитию автомобилестроения не только в отдельно взятом регионе, но и в стране в целом. Проект позволит и дальше укреплять российско-корейские отношения», — отмечает генеральный директор ООО «АВТОТОР Холдинг» Александр Сорокин.

Флагман в линейке грузовых автомобилей — тягач TATA Daewoo Prima, который полностью адаптирован для эксплуатации в российских условиях и может использоваться для перевозки грузов общего назначения, а также в качестве автовоза, контейнеровоза и др. Его можно использовать для внутренних и международных большегрузных перевозок.



На российском рынке TATA Daewoo представляет крупнотоннажные грузовые автомобили, седельные тягачи, самосвалы, а также технику специального назначения. Уникальность данных моделей обусловлена высочайшим качеством производства, соответствием требованиям экологического стандарта ЕВРО-5, высокой надежностью, европейским комфортом, конкурентоспособной ценой, обеспечением гарантии и доступности запасных частей. Созданные по европейским стандартам качества автомобили TATA Daewoo предназначены для работы в самых сложных условиях.

Начало продаж через дилерскую сеть официальных дистрибьюторов компании TATA Daewoo запланировано на март 2014 года. Ежемесячные продажи, согласно предварительным прогнозам, составят свыше 100 автомобилей. Продажи грузовых автомобилей TATA Daewoo на российском рынке будут осуществляться через официального дистрибьютора марки — ТД КОМАНТО.

ЭКОНОМИКА ПАДАЕТ, ИНФЛЯЦИЯ РАСТЕТ

Минэкономразвития ухудшило прогноз почти всех основных показателей экономики. Сама экономика в 2013 году вырастет только на 1,8% — на треть меньше прежнего прогноза, который, в свою очередь, был ухудшен в апреле. Прибыль организаций сократится на 12,4% (в сравнении с прежним, апрельским, вариантом прогноза). Ухудшен прогноз и на сле-

дующие 3 года. Так, темп роста экономики в 2014 году ожидается в 2,8—3,2%, а к 2016 году экономика может ускориться максимум до 3,7%. Впервые в официальном прогнозе фиксируется увеличение безработицы (с 5,6 до 5,7%). Инфляция составит до 6% (ранее допускалось 5%).

COMBILIFT ВЫПУСТИЛ НОВЫЕ МОДЕЛИ ПОГРУЗЧИКОВ Т

В этом году ирландский производитель универсальных погрузчиков Combilift запустил в производство новые модели серии HSL и электрические погрузчики нового поколения ET, идея и разработка которых опирается на 15-летний опыт компании.

С презентацией новых моделей в России выступил менеджер по экспортным продажам Combilift Илья Морих. Специально для сотрудников компании «СоюзКомплект-АвтоТранс», российского дистрибьютора Combilift, был подготовлен доклад о конъюнктуре рынка техники, инновационных разработках компании за последний год и предпосылках усовершенствований, продуктом которых стала новая серия HSL и электрические погрузчики нового поколения ET.

Так, например, новый 4-колесный Combilift серии HSL предназначен для операций, которые требуют длительного движения в боковом направлении (например, в портах). Эта модель, оснащенная пневматическими шинами, предлагает значительные преимущества по сравнению с другой техникой на рынке. Оптимальная производительность гарантируется использованием одного гидромотора, соединенного с дифференциалом мостом (таким же, который компания JCB использует на своих экскаваторах модели 3CX). Этот проверенный временем мост обеспечивает надежность при долгих пробегах на высоких скоростях, исключая возможность перегрева. Как всегда комфорт водителя и безопасность приоритетны на стадии проектирования, и новая эргономичная кабина имеет легкодоступный вход/выход и улучшенную обзорность.



Еще одна новинка, презентованная Ильей Морихом, — обновленная линейка электропогрузчиков серии ET, оснащенная всеми необходимыми функциями для эффективного плавного бесшумного хода и повышенного комфорта водителя. Этот 4-ходовой погрузчик имеет полный АС-электропривод на переднем правом и заднем колесах для увеличения тяги и очень точного движения даже со сверхтяжелыми грузами. С бандажными шинами на двух передних колесах и задней шиной «суперэластик» С4000Е одинаково хорошо движется как внутри склада, так и на улице. Эта модель оснащена кабиной с улучшенной обзорностью, которая достигается благодаря новаторскому методу остекления: лобовое стекло имеет изогнутую форму, огибающее кабину, а отсутствие передней планки не дает взгляду расфокусироваться и позволяет полностью сконцентрироваться на работах. А новая АКБ имеет не только повышенный уровень мощности (80V), но и специальные отверстия для бокового извлечения батареи с помощью обычного вилочного погрузчика. Подобный механизм упрощает процесс выемки АКБ, сокращая затраты времени на заряд батареи, что делает погрузчик еще более удобным и экономичным в эксплуатации.

Все это объясняет растущую популярность техники Combilift. Кроме того, над выпуском каждой отдельной машины с начала и до конца работает одна бригада рабочих — сплоченная команда профессионалов. Именно поэтому компания Combilift удается постоянно модернизировать продуктивную линейку и соответствовать тенденциям развития рынка, ежегодно выпуская новую востребованную модель.

УСКОРЕННЫЕ БАГАЖНЫЕ ПОЕЗДА ОАО «ФПК-ЛОГИСТИКА» НА МАРШРУТЕ МОСКВА–ВЛАДИВОСТОК

ОАО «ФПК-Логистика» (дочернее общество ОАО «ФПК») приступило к реализации проекта по формированию собственных багажных поездов: 24 августа на станцию Москва Ярославская прибыл первый багажный поезд компании сообщением Владивосток–Москва. В дальнейшем планируется обеспечить регулярность отправок ускоренных багажных поездов формирования ОАО «ФПК-Логистика» по маршруту Москва–Владивосток до двух раз в неделю.

При этом перевозка багажа предоставляется только ускоренными багажными поездами — доставка груза из Владивостока в Москву осуществляется менее чем за 10 дней.

Преимуществом для клиентов, помимо сроков и гибкой системы стоимости доставки грузобагажа, являются неограниченные вес и объем партии груза, одновременно принимаемой к перевозке. Кроме того, клиент по желанию может сдать груз как на станции Океанская, где формируется состав багажного поезда, так и на складе ОАО «ФПК-Логистика» в центре Владивостока.

В базовый комплекс услуги входит доставка грузобагажа по схеме обслуживания «склад–склад», при которой груз принимается и выдается с использованием склада ОАО «ФПК-Логистика»; «склад–вагон», «вагон–склад», «вагон–вагон», когда погрузо-разгрузочные работы на станциях отправления и/или назначения осуществляются силами клиента под контролем приемосдатчиков компании, что позволяет дополнительно уменьшить стоимость перевозки. Также предлагается доставка груза по схеме обслуживания «дверь–дверь». Дополнительно могут предоставляться услуги по упаковке, консолидации, временному хранению.

ПОДБОРЩИК ЗАКАЗОВ YALE СНИЖАЕТ ФИЗИЧЕСКУЮ НАГРУЗКУ НА ОПЕРАТОРА

Компания Yale добавила четвертую модель подъемника для выборки грузов по заданиям с нижних уровней серии

МО. Компания Yale расширила серию подъемников МО для выборки грузов по заданиям с нижних уровней, выпустив эргономичную модель с рычажным подъемником.

Рычажный механизм подъемника МО20Р поможет уменьшить усталость операторов, занятых подборкой тяжелых или крупногабаритных грузов на высоте до 690 мм. Прежде всего выиграют операторы, работающие со сдвоенными европоддонами — работникам не придется постоянно сгибаться и разгибаться.

Все подборщики заказов нижнего уровня Yale серии МО оснащаются простой в использовании рулевой консолью с сенсорными элементами и электроусилителем руля. Это позволяет оператору оставаться в пределах границ горизонтальной проекции погрузчика, что снижает физическую нагрузку и обеспечивает большую защиту.

Широкая платформа с открытым доступом позволяет оператору легко перемещаться по платформе и осуществлять подбор груза с двух сторон, не обходя погрузчик или поддон, если нужен доступ к грузу с обоих концов прохода. Вся площадь платформы выступает в качестве датчика присутствия персонала. Это позволяет оператору управлять погрузчиком стоя, в любом удобном для него положении. Мягкая задняя опора и амортизирующий настил платформы делают работу оператора еще более комфортной.

Установленные сбоку органы управления дублируют расположенные в кабине оператора. Они позволяют оператору всегда находиться рядом с поддоном при выполнении подборки грузов из смежных секций, сокращая количество операций «вперед-назад» и «вверх-вниз», значительно снижая физическую нагрузку и повышая производительность.

Мощный приводной электродвигатель переменного тока с высокой удельной теплоемкостью и подъемный электродвигатель постоянного тока обеспечивают высокую производительность погрузчика МО20Р. Максимальная скорость движения составляет 8,5 км/ч с грузом и 10,5 км/ч без груза. В тех условиях, когда требуется быстрое перемещение на большие расстояния, можно выбрать максимальную скорость 10 км/ч с грузом и 13 км/ч без груза. На более коротких расстояниях при постоянных остановках и ускорениях быстрое ускорение, эффективная тормозная система и легкое четкое управление погрузчиком обеспечивают повышенную производительность.

«Благодаря выпуску модели с рычажным подъемником мы можем сказать, что теперь погрузчики серии МО могут удовлетворить практически любые потребности, существующие в сфере отбора изделий по заказу с нижних уровней. — Жанбаттиста Скарамуза (Gianbattista Scaramuzza), менеджер по стратегическому развитию продуктов подразделения складского оборудования. — Предоставляя на выбор 4 модели с соответствующими опциями, компания Yale теперь мо-



жет предложить самое эффективное и экономичное решение почти для любых условий работы».

ЧЕЛЯБИНСК ХОЧЕТ ПРЕТЕНДОВАТЬ НА СТАТУС ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХАБА — ЗДЕСЬ ПОСТРОЯТ ПЕРВЫЙ СКЛАД КЛАССА А

Общая площадь первой очереди транспортно-логистического комплекса класса А «Южноуральский» составит 90 000 м². Складской комплекс будет построен в непосредственной близости от Челябинска (76 км) в рамках развития транспортных коридоров на пространстве стран Шанхайской организации сотрудничества.

Специалисты компании Knight Frank уверены, что строительство данного объекта позволит привлечь дистрибьюторские и производственные компании в город и улучшить его положение. При высоких потенциальных возможностях роста спроса Челябинск сегодня уступает почти всем крупным логистическим центрам России.

ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА

Грузооборот морских портов России по итогам января-августа 2013 года вырос на 4,2% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года и составил 387,2 млн т, говорится в сообщении Ассоциации морских торговых портов (АСОП). Объем перевалки сухогрузов за 8 месяцев сохранился на уровне прошлого периода и составил 166,5 млн т, в том числе угля — 67,4 млн т (+16,4%), грузов в контейнерах — 29,3 млн т (+3,6%), минеральных удобрений — 8,3 млн т (+14,2%). Объем перевалки черных металлов сократился до 15,0 млн т (-16,0%), зерна — до 8,6 млн т (в 1,9 раза), руды — до 4,9 млн т (-0,9%), лесных грузов — до 3,0 млн т (-29,2%). Объем перевалки наливных грузов составил 220,7 млн т (+7,4%), в том числе: сырой нефти — 137,1 млн т (+6,6%). Экспортных грузов перегружено 302,9 млн т, что на 3,0% больше аналогичного периода прошлого года, импортных грузов — 31,3 млн т (+6,6%), транзитных — 31,4 млн т (+6,8%), каботажных — 21,6 млн т (+14,1%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 31,1 млн т грузов, что на 30,3% больше, чем за 8 месяцев 2012 года.

Вырос объем перевалки грузов в портах Балтийского бассейна до 141,7 млн т (+3,7%), в том числе: сухогрузов до 53,9 млн т (+7,7%), наливных до 87,8 млн т (+1,4%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 113,2 млн т, что на 2,4% меньше, чем за 8 месяцев 2012 года.

В Каспийском бассейне в морских портах было перегружено 5,5 млн т грузов, что на 23,1% меньше чем за 8 месяцев 2012 года.

В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 95,6 млн т (+8,7%).

МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ — АВГУСТ 2013 ГОДА

Итоги развития промышленности в августе 2013 года: индекс ИПЕМ-производство составил -1,7%, индекс ИПЕМ-спрос — -3,6% (к августу 2012 года).

За январь-август 2013 года по отношению к соответствующему периоду прошлого года индекс ИПЕМ-производство составил +0,1%, индекс ИПЕМ-спрос — -4,7%.

Разрыв в динамике индексов производства и спроса привел к тому, что на 1 августа 2013 года объем остатков грузов на складах достиг очередного в этом году абсолютного исторического максимума и составил 26,1 млн тонн. Среднегодовой уровень остатков грузов в 2013 году (за 7 месяцев) превышает показатель прошлого года уже на 12,4%.

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что рост спроса наблюдается только в добывающих отраслях (+2,5% к августу 2012 года, +0,4% с начала года). По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение спроса: высокотехнологичные (-17,3% и -9,4%), среднетехнологичные (-3,1% и -5,6%). Незначительное снижение спроса впервые с начала года наблюдалось и в низкотехнологичных отраслях (-1,9% к августу 2012 года, +5,9% с начала года).

Негативные тенденции в динамике промышленного производства подтверждаются и статистикой инвестиций в основной капитал. Инвестиции крупных и средних предприятий падают третий квартал подряд. По итогам II квартала их сокращение составило 4,8%, после сокращения на 5% в I квартале и на 9,7% в IV квартале 2012 года. Абсолютно все укрупненные сектора экономики обеспечили отрицательный вклад в итоговый индекс, кроме торговли, образования и здравоохранения. Основной отрицательный результат в итоговый индекс дают сектора, которые в недавнем прошлом обеспечивали положительный прирост: газовая отрасль (-0,9 п.п. добыча, -2,6 п.п. транспортировка), нефтяная отрасль (-0,07 п.п. добыча, +0,06 п.п. транспортировка, -0,2 п.п. переработка). Отдельно стоит отметить негативную динамику инвестиций в нефтепереработку — инвестиции падают даже несмотря на активную фазу программы модернизации нефтеперерабатывающих мощностей (плановый рост инвестиций в 2013 году +38%). Негативный вклад во II квартале обеспечила и остальная перерабатывающая промышленность (-0,04 п.п.).

Перспективы развития промышленности в ближайшие месяцы во многом связаны с разрешением ситуации в Хабаровском крае. Программа восстановления в регионе потребует огромного объема строительных работ и обеспечит дополнительные объемы производства отдельных товаров. В ближайшие несколько месяцев в связи с этим ожидаются дополнительные объемы перевозки грузов. Номенклатура перевозимых по железным дорогам грузов, объемы которых вырастут: щебень, песок, цемент, металлы, продукты питания, нефтепродукты. Увеличение среднесуточной погрузки в пиковые периоды только за счет данной категории грузов составит около 30—35 тыс. тонн (или около 1 п.п. прироста). Среди сдерживающих факторов стоит отметить ограниченность транспортной инфраструктуры: станций выгрузки в районах, подлежащих восстановлению, которые не приспособлены для принятия и переработки больших объемов грузов.

Новости подготовлены
на основе материалов компаний:
СоюзКомплектАвтоТранс, СВРЕ, АВТОТОР,
ИА «INFOLine», ОАО «ФПК», Yale,
Ekbpromo, Friends Logistics, News & Advice Group, ИПЕМ
Более подробно об этих и других новостях
и их авторах читайте на нашем сайте www.logistika-prim.ru
в разделе «События в российской логистике».

Более подробно об этих и других новостях и их авторах читайте на нашем сайте www.logistika-prim.ru
в разделе «События в российской логистике».