

22 → Снижение объемов перевозок может объясняться несколькими причинами, говорит ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. Во-первых, это действие стагнации в экономике, наблюдаемой с начала года и уже признанной чиновниками, говорит эксперт.

«Стагнация затронула многие отрасли, и неудивительно, что на фоне сокращения объемов производства сократились и перевозки грузов», — рассуждает господин Баранов. Во-вторых, имеет место частичное изменение грузовых потоков, которое происходит как под воздействием глобальных факторов (в частности, из-за активности других стран в стремлении привлечь к себе транспортные потоки), так и по причине растущей загрузки дорог на Северо-Западе, с которой они уже с трудом справляются, продолжает Дмитрий Баранов.

«Плюс ко всему имеющиеся проблемы со слаборазвитой инфраструктурой автомобильных дорог в регионе, высокой аварийностью, ужесточением ПДД и экологических норм сказываются на деятельности автомобильного транспорта на Северо-Западе. Все это в полной мере относится и к перевозкам из Китая», — говорит эксперт.

Сами участники рынка настроены еще более пессимистично. Грузооборот упал во всех направлениях, отмечают собеседники издания. По оценкам представителей крупных компаний, количество контрактов на перевозки упало втрое по сравнению с успешным 2011 годом. При этом издержки бизнеса растут: повышается стоимость топлива, запасных частей. Кроме того, соответствовать международным стандартам сложно, отмечают в компании CTS. Если для работы на внутреннем рынке нужно лишь пройти техосмотр и иметь полис ОСАГО, то для доступа к международным перевозкам перечень необходимых документов шире. Необходимо быть членом АСМАП, страховать транспортируемые грузы, иметь Green Card, водители должны быть сертифицированы для международных перевозок. Кроме того, сами автомобили должны соответствовать международному стандарту «Евро-5». Это экологический стандарт, предусматривающий снижение окисей азота и углеводородов на 25%, а для дизельных двигателей — снижение на 80% выбросов сажи и на 20% — окисей азота.

Работать на внутреннем рынке менее хлопотно, однако здесь и меньшая мар-

жа. Если рейс Петербург — Москва стоит 60 тыс. рублей, то рейс Хамина — Москва — 120 тыс. тыс. рублей. При этом и на внутреннем рынке также есть свои сложности. Например, если в Европе максимально допустимый вес груза 42 тонны, то в России — лишь 40 тонн. Это создает существенные неудобства при транспортировке грузов через границу. Кроме того, несправедливой участникам рынка видится и система штрафов перевозчиков. Чиновники не учитывают общее число рейсов компании, количество машин и к подсчетам нарушений относятся формально, сетуют бизнесмены.

Наряду с растущими издержками транспортного бизнеса ставки на перевозки практически не колеблются. Перевозчики подчеркивают, что клиенты не готовы даже к минимальному росту тарифов. Не позволяет повышать тарифы и жесткая конкуренция на рынке Северо-Запада.

БОРЬБА ЗА ДОЛЮ Конкурируют между собой в первую очередь сами перевозчики. Например, только на рынке международных перевозок работает около 450 компаний, зарегистрированных в Петербурге и Ленобласти. Все они зарегистрированы в Ассоциации международных автомобильных перевозчиков и действительно осуществляют деятельность. Однако перевозчиков, у которых в распоряжении парк автомобилей численностью более сотни, в городе меньше десятка.

В число крупнейших игроков на рынке грузоперевозок входят компании CTS (входит в группу «Гепард»), «Сотранс», «Миларин», «Мидас», «Трансэк». Конкурировать с такими игроками за серьезную долю рынка сложно.

Например, CTS в настоящее время располагает парком, состоящим из 300 автопоездов Scania Volvo. На территории компании есть собственная ремонтная база, комплекс зданий для техобслуживания, складские помещения, автозаправка, медпункт, а также пункт технического контроля автомобилей. CTS совершает более тысячи рейсов в месяц, из них 65% по международным маршрутам (Финляндия, Эстония).

ООО «Миларин» также совершает около тысячи рейсов в месяц, однако международных контрактов в портфеле компании не больше 15%. На сегодняшний день компания эксплуатирует 293 автопоезда Scania и MAN. Компания обладает собственной территорией площадью 72 тыс. кв. м, на ко-

торой организованы парковки, ремонтные боксы, офисные и служебные помещения.

Парк компании «Трансэк» насчитывает 300 автопоездов. Ежемесячный оборот составляет в среднем 3,5 тыс. контейнеров.

Если мелкие игроки, располагающие небольшим автопарком, только транспортируют груз, как правило, недорогой, из одной точки в другую, то крупные перевозчики осуществляют широкий спектр услуг. Например, они берут на себя оформление страховки, растаможивание груза.

РАСПРЕДЕЛИТЬ РИСКИ Чтобы снизить издержки транспортного бизнеса и его риски, крупные перевозчики диверсифицируют деятельность. Например, ГК «Сотранс» оказывает брокерские и финансовые услуги, услуги сервисного обслуживания, осуществляет поставки запасных частей, занимается промышленным строительством. Подразделения группы являются официальными дилерами брендов Mercedes-Benz и «Русские автобусы — Группа ГАЗ».

CTS — это также лишь подразделение крупного диверсифицированного холдинга «Гепард», в состав которого, например, входит ООО «ЦБИ» (добыча и доставка песка). Подразделения группы также занимаются строительством промышленных объектов в качестве подрядных организаций. Кроме того, на собственной территории в Сертолово площадью около 10 га компания строит офисные помещения.

Заместитель главы Северо-Западного филиала Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Константин Шаршаков отмечает, что по пути диверсификации идут практически все крупные грузоперевозчики. «Надо понимать, что перевозочный цикл имеет сезонность. Пик приходится на декабрь, время перед новогодними каникулами. В январе и феврале, наоборот, спад, который особенно ощущается в сегменте международных перевозок. Чтобы нивелировать финансовые перепады, вполне естественно прибегнуть к диверсификации бизнеса», — поясняет эксперт.

ПЕРЕМЕНЫ В ЛОГИСТИКЕ Завоевать часть рынка международных перевозок Северо-Запада планирует группа компаний TELS, открывшая в сентябре офис в Петербурге. В компании видят большие перспективы развития Северо-Западного региона России. По данным сектора аналитики

ГК TELS, доля Петербурга и Ленобласти в общем объеме импортных автомобильных грузоперевозок в Россию составляет около 5%, а через петербургский порт приходит около половины всех импортируемых в страну контейнеров. «Регион активно развивается: строятся заводы, промышленные предприятия, делаются достаточно серьезные инвестиции в автомобилестроение», — уверены в компании. Большие надежды перевозчик возлагает и на федеральную программу по развитию портов Петербурга и Усть-Луги. «В перспективе большая часть грузопотока, идущего сегодня через иностранные порты — Клайпеду, Ригу, Таллин, Котку, — будет перенаправлена на Санкт-Петербург и Усть-Лугу», — прогнозируют в ГК TELS.

Участники рынка отмечают, что в прошлом году многие клиенты действительно пересмотрели логистику и отказались от услуг финских портов. Грузооборот объединенного порта Hamina Kotka по итогам прошлого года снизился на 9,6% относительно показателя по итогам 2011 года и составил 14,5 млн тонн. «Во многом падение грузооборота — следствие забастовок докеров в финских портах. Клиенты не хотят рисковать и размазывают риски, транспортируя груз через порты стран Балтии», — поясняет генеральный директор CTS Владимир Мокров. Сейчас, по его словам, обострилась конкурентная борьба между портами Финляндии, Эстонии и Петербурга. При этом Большой порт Санкт-Петербурга отстает от зарубежных конкурентов из-за слабой инфраструктуры. Грузооборот Большого порта Санкт-Петербурга составил по итогам 2012 года 57,8 млн тонн, что на 4% меньше показателя 2011 года.

На этом фоне порт в Усть-Луге выглядит более перспективно, что отмечают и перевозчики. Объем грузооборота порта Усть-Луга в 2012 году составил 46,6 млн тонн, что вдвое больше показателя прошлого года. ■

TIR (Transports Internationaux Routiers, в переводе — «международные дорожные перевозки») является международной системой таможенного транзита. Такая система позволяет перевозить груз из страны отправления в страну назначения под таможенными печатями, которые действуют на протяжении всего маршрута.

НА БЕЗОПАСНОМ РАССТОЯНИИ

ПОТРЕБНОСТЬ НАХОЖДЕНИЯ МНОГИХ СПЕЦИАЛИСТОВ НЕПОСРЕДСТВЕННО В ОФИСЕ СТОИТ УЖЕ НЕ ТАК ОСТРО, КАК ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД. РЕКРУТИНГОВЫЕ КОМПАНИИ ОТМЕЧАЮТ: ЧИСЛО ВАКАНСИЙ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ УДАЛЕННОЙ РАБОТЫ И ФРИЛАНСА УВЕЛИЧИВАЕТСЯ С КАЖДЫМ ГОДОМ. ПРИМЕЧАТЕЛЬНО, ЧТО ДВЕ ТРЕТИ СОИСКАТЕЛЕЙ НА УДАЛЕННУЮ РАБОТУ — ЖЕНЩИНЫ.

ОЛЕГ ПРИВАЛОВ

Около 3200 вакансий, опубликованных на портале Superjob.ru в сентябре 2013 года, предлагали удаленную работу. На такие объявления приходится 1,3% всей базы вакансий ресурса. Объявлений для фрилансеров в два раза меньше.

«Аналогичное распределение мы наблюдаем и в структуре резюме», — отмечает Валерия Чернецова, руководитель

отдела аналитики рекрутингового портала Superjob.ru. По ее словам, доля вакансий с предложением удаленной работы и фриланса увеличивается с каждым годом, но в общем спросе она практически постоянна. «Существуют специализированные ресурсы, которые ориентированы исключительно на работу вне офиса. В некоторых компаниях, в первую очередь связанных с

интернетом, весь штат может состоять из удаленных сотрудников и фрилансеров. Но в масштабах национальной экономики вряд ли эта доля более 1–2 процентов», — рассуждает госпожа Чернецова.

Юлия Сахарова, директор HeadHunter по СЗФО, говорит, что в первом полугодии 2013 года по сравнению с аналогичным периодом 2011 года рынок труда удален-

ных сотрудников увеличился в два раза. Количество соискателей на позиции со свободным рабочим графиком за последние несколько лет выросло в девять раз. «Тенденция сводится к тому, что, скорее всего, доля специалистов с подобными предпочтениями будет продолжать расти и в дальнейшем», — рассуждает госпожа Сахарова. → 29