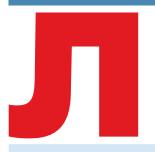
Почему курьерским службам не стоит рассчитывать на деньги клиентов 14



14 Арендные ставки

переходят на рубли

Тематическое приложение к газете Коммерсанть

Логистика

Вторник 7 апреля 2015 №60 (5570 с момента возобновления издания)

15 Холдинг РЖД готов взять на себя

всю внутреннюю и внешнюю логистику

крупных промышленных концернов

kommersant.ru

Индустриальные парки становятся популярны. Правительство увидело в них удобную форму организации производства

Смена курса

Сегодня говорить о полномасштабном всестороннем кризисе отрасли будет преувеличением, самые существенные изменения проявятся через некоторое время, как это обычно бывает в логистике. Однако уже сейчас участники рынка отмечают серьезные проблемы, дестабилизирующие всю область логистики.

— кризис —

По оценке Александра Ермакова, директора практики «Транспорт и логистика» компании Strategy Partners Group, наименее устойчивым является сегмент оперирования железнодорожным подвижным составом. Если когда-то одной из основных проблем этого сегмента было недостаточное количество вагонов, то сейчас наблюдается огромный профицит полувагонов, цистерн, универсальных платформ и крытых вагонов. Это привело к демпингу и падению ставок до уровня, не позволяющего операторам устойчиво осуществлять лизинговые платежи. Даже маловероятный переход от кризиса к бурному росту вряд ли сможет изменить ситуацию: мощности вагоностроительных заводов превышают даже самые оптимистичные оценки потребности в новой технике. В то же время кэптивные операторы производителей не прекращают закупку и выпуск на и так уже перенасыщенный рынок. «Единственная возможность стабилизировать сегмент создать новую регуляторную модель, так как текущая исчерпала себя еще во второй половине нулевых», — считает Александр Ермаков.

Другой серьезный дестабилизирующий фактор российского рынка логистики — состояние автопарка. За последние пять лет он вырос в 1,8 раза, однако численные показатели достигнуты в основном благодаря увеличению количества подержанной техники.

Существуют также проблемы, общие для всех участников рынка вне зависимости от размера компании. Одна из них — проблема порожних контейнеров. «Резкая девальвация му увеличению спроса на продукцию и услуги российских экспортеров, причем не только сырьевого сектора, но и промышленности. Рост объема внутренних, экспортных и транзитных перевозок компенсиропорта из-за повышения курса долла- зийской экономической комиссии ший рост цен, обусловленный валют-

ра и продуктовых санкций», — рассказывает Сергей Денисов, технический директор ООО «Лестэр ИТ». Особенно заметно изменение грузопотоков для операторов контейнерного парка. Если раньше для обеспечения импорта товаров, например, из Китая в Россию они вынуждены были отправлять в Китай порожние контейнеры, то уже в первом квартале текущего года складывается обратная ситуация: контейнеры, отправленные с экспортными грузами в Китай, с трудом находят обратную загрузку. «Игроки транспортного рынка вынуждены оперативно перестраивать давно сложившиеся логистические схемы, менять тарифы, отменять скидки по направлениям, которые из малозагруженных стали основными драйверами роста», — отмечает Сергей Денисов.

Однако не все игроки рынка проиграли в кризис. Почти не ощущает на себе его последствий е-коммерс. В ближайшие два-три года эксперты ждут значительного роста в сфере электронной коммерции. Ритейлерам придется сокращать часть розничных магазинов, но, желая сохранить максимально возможактивно продавать через интернет, считает Анна Кириллова, замести-

Отдельным сектором является вам Алексея Жукова, директора по маркетингу SPSR Express, показатели по этому направлению выросли основная доля здесь приходится на Китай, можно говорить и о развитии западного направления, но менее динамичном. Позитивная дина- служб взгляды на ближайшее буду рубля привела к неожиданно резко- мика в сегменте обусловлена наибо- щее не столь оптимистичны. По слолее благоприятными условиями для вам Алексея Прыгина, генерального развития электронной коммерции: директора «МаксиПост», курьерские комфортный для компаний дистан- службы — «заложники формата, как ционной торговли беспошлинный и любой сервисный бизнес, котолимит на покупку зарубежных това- рый напрямую зависит от того, что ров (ограничение в размере €1 тыс. происходит с его клиентами». В текувал даже драматичное падение им- было сохранено решением Евра- щем году очень возможен еще боль-



ный товарооборот, они будут более Пучше других сегодня чувствуют себя крупные логистические корпорации, которым удалось сократить поток грузов на европейском направлении и переориентироваться на восточное

ной нестабильностью, с ним же бу-

дет связан спад покупательной спо-

собности: «Меньше заказов — мень-

тель генерального директора Ин- до 2016 года) и достаточно прозрачная система таможенного декларирования, включающая возможтрансграничная торговля. По сло- ность электронного документооборота. Огромную роль в развитии дистанционной торговли играет и то, что именно она открывает доступ к почти на 70%. Несмотря на то что широкому ассортименту товаров по адекватным ценам жителям маленьких городов нашей большой страны.

У представителей курьерских

ше посылок — меньше потребности в курьерских услугах». А вот вероятность неплатежей со стороны клиен-

Огромное значение в контексге преодоления последствий кризиса имеет автоматизация бизнес-процессов, считает Дмитрий Красюков, заместитель генерального директора SAP СНГ. Все большую роль играет внедрение инновационных систем управления складом, систем управления транспортной логистикой, диспетчерских систем, системы GPS/ГЛОНАСС трекинга. В дальнейшем подобные нововведения позволят оптимизировать зарплаты и численность персонала, минимизировать ошибки, увеличить скорость оборачиваемости запасов. С ним согласен Сергей Денисов. По его мнению, сейчас в выигрыше оказываются те логистические компании, которые успели построить широкую международную сеть продаж и внедрили современные информационные системы с масштабными базами данных и возможностью делать достоверный и оперативный факторный анализ изменений на рынке перевозок. Однако в ближайшее время инновационные процессы и проекты, требующие наибольших инвестиций, будут запускаться постепенно, что обусловлено сокращением бюджетов. Соответственно, успех этих процессов во многом будет зависеть от того, «насколько стороны смогут договориться по условиям договора», говорит Анна Кирилова.

Другой важный момент — снижение запасов. Согласно исследованию, проведенному компанией SAP на примере десяти компаний, представляющих разные области, средний потенциал сокращения запасов без ущерба для бизнеса составляет 52%, что более чем в два раза превы-

ропе. Именно поэтому в последнее время требование снизить запасы чаще всего обращено к директорам по логистике. Не менее важным направлением деятельности высших руководящих лиц в сфере логистики является тактическое планирование. Нестабильная ситуация на рынке требует большой гибкости, постоянного рассмотрения различных вариантов развития событий. Основные решения, которые повлияют на состояние бизнеса в ближайшем будущем, нужно принимать уже сейчас: «сворачивать/разворачивать бизнес, строить/не строить новый склад, закупать/продавать автомобили и когда это делать», комментирует Дмитрий Красюков. Нельзя забывать и про логистический аутсорсинг, считает Надежда Чехвалова, руководитель отдела ВЭД компании «Градиент Альфа Логистика»: он позволяет значительно сократить затраты на логистику, повышая эффективность основной деятельности. О безусловной выгоде логистического аутсорсинга в кризисный период говорит и Алексей Жуков, директор по маркетингу SPSR Express: «Случается, что собственная инфраструктура приносит небольшим интернет-магазинам убыток, а текущая экономическая ситуация сделала дорогими внешние заимствования для инвестирования в бизнес». И для них оказывается выгодным переход на аутсорсинговую модель.

шает аналогичные показатели в Ев-

А самый радикальный метод повышения эффективности логистической деятельности — попытка смены приоритетных направлений. Многие крупные логистические корпорации сейчас сокращают поток грузов на европейском направлении и развивают его на восточном.

Ася Ветлугина

Рабочие лошадки

Сегодня, когда логистические компании с трудом находят возможности для обновления автопарка, они выбирают прежде всего продукцию отечественного автопрома. Общее падение продаж на рынке коммерческих автомобилей никак не отразилось на российских производителях. Более того, они уверенно движутся в сторону западных рынков.

Из общей тенденции заметного падения рынка коммерческого транспорта выбиваются полноприводные LCV Горьковского автозавода. В 2014 году продажи полноприводных «Соболей» и «ГАЗелей» в России увеличились на 47%, а в странах СНГ — более чем на 50%. Изменения связаны с серьезной модернизацией трансмиссии, которую группа ГАЗ, входящая в компанию «Базовый элемент», осуществила в 2013 году. Подключаемый полный привод пришел на смену постоянному, появились новые карданные валы со ШРУСами вместо крестовин, а в заднем мосте появился блокируемый межколесный дифференциал Eaton. В результате при сохранении прекрасной проходимости удалось снизить шумы и вибрации, уменьшить расход топлива и, что немаловажно, повысить надежность. Гарантия на машину выросла в два раза. Новинку быстро оценили владельцы крупных полноприводных автопарков: взрывной рост продаж произошел за счет таких клиентов, как «Ростелеком». предприятия «Газпрома» и Рослесхоза, МРСК, служба скорой помощи и даже Федеральная служба исполнения наказаний. Наш корреспондент по заданию редакции подвел пергазовского внедорожника.

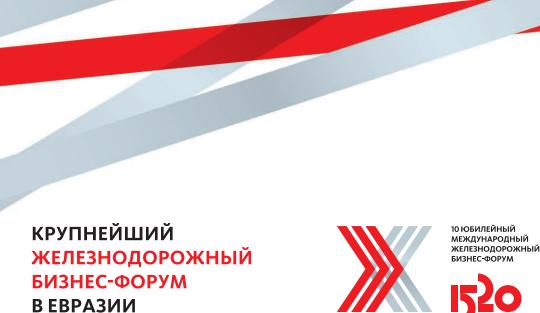
(ГАЗ-22177–345) больше года. Такой выбор машины был обусловлен несколькими факторами: просторный однообъемный кузов показалпоездок, а полноприводная транссъездов с асфальта и желанием всегда добираться до точки назначения, невзирая на погоду. При этом выбор пал именно на дизельную версию из-за ее отменной тяговитости, хода топлива.

Имея просторный салон, «Соболь» отличается довольно скромными габаритами: места на парковке он занимает лишь немногим больше, чем обычный кроссовер. При этом маленькие свесы кузова наряду с внушительным дорожным просветом (полметра под порогами кузова!) обеспечивают отличную геометрическую проходимость. Под стать геометрии кузова и неприхотливая рессорная подвеска с огромным ходом - около 320 мм от сжатия до отбоя. Разумеется, есть понижающая переала входит в базовую комплектацию. С таким арсеналом «Соболь» позволяет двигаться к цели без предвариеще и давление в шинах сбросить, превращается в колесный трактор.

автомобиль проводит все же на асфальте. Здесь можно отметить при- автомобилю, который заемлемую плавность хода (лучшую, водился с пол-оборота.

вые итоги длительной эксплуатации чем у большинства полноприводных пикапов) и удачную эргономи-Он эксплуатировал микроавто- ку. Высокая посадка позволяет смобус «Соболь 4х4» с дизелем Cummins треть далеко поверх крыш легковушек, а крупные двухсекционные зеркала с электрообогревом практически исключают мертвые зоны по бокам и снимают все вопросы с удобся предпочтительнее для дальних ством парковки. В дальней дороге очень выручают откидные подлокотмиссия была необходимым усло- ники и круиз-контроль. Из негативвием для возможности регулярных ных моментов отмечен разве что повышенный шум от работающего на

высоких оборотах дизеля. Водитель не сразу привык к тому, что эта машина вызывает интерес у окружающих: регулярно приходитхорошей динамики и низкого рас- ся отвечать на вопросы о ней на парковках у магазинов и на АЗС. Два наиболее частых — о расходе топлива и надежности. По первому пункту можно сообщить следующее: в летний период в городе машина стабильно потребляла 10 л/100 км, а на трассе удавалось уложиться и в 9 л на скорости около 100 км/ч. Напомним, что речь идет о довольно тяжелом полноприводном микроавтобусе со специфической аэродинамикой и постоянно вращающимися карданами и полуосями. В зимний же период с постоянным использованием предпускового подогревадача, а принудительная блокировка теля утром и догревателя в процесзаднего межколесного дифференци- се езды расход в городе в самую морозную погоду не поднимался выше 13 л/100 км. Кстати, благодаря наличию подогревателя (он входит в бательной разведки местности. А если зовую комплектацию дизельных «ГАЗелей» и «Соболей») водитель не то этот микроавтобус на бездорожье испытывал проблем с холодным пуском зимой: он выставлял на тайме-Однако основную часть времени ре предполагаемое время выезда и утром спускался к уже прогретому



3-5 ИЮНЯ 2015

РОССИЯ, СОЧИ

forum1520.com

+7 (495) 988-18-00 info@forum1520.ru

«Стратегическое партнерство 1520» является специализированным международным форумом по железнодорожной проблематике. Это крупнейшая деловая встреча лидеров железнодорожного бизнеса на пространстве «широкой» колеи.











ALSTOM

<u>афина</u> 🚷 паллада



