

20 Опасные грузы взяли под контроль

20 На чем выгоднее везти грузы на Восток?

21 В экспресс-доставке грузов конкурентным преимуществом стала не скорость, а цена

Санкции и падение товарооборота отразились как на объеме российского рынка логистических услуг, так и на его направлениях. Все более значимыми становятся азиатские направления, в первую очередь китайское. Кроме того, операторы ждут увеличения объемов перевозок внутри Таможенного союза. Однако перевозчики не ждут полной стабилизации ситуации: курс рубля по-прежнему непредсказуем, поэтому операторы проявляют максимальную осторожность, экспериментируя со спросом и тарифами.

## Из Европы в Азию

— тенденция —

Рынок логистики обеспечивает оборот товаров и документов для других отраслей в международном и во внутрироссийском сообщении, поэтому напрямую зависит от состояния российской экономики и внешней торговли, темпы которой продолжают снижаться с 2014 года. По данным Федеральной таможенной службы РФ, в первом полугодии 2015 года падение экспорта составило почти 29%, импорта — 39%. Что касается сокращения импорта, то оно было вызвано не столько санкциями, сколько резким падением курса рубля, подчеркивает Александр Кузьмин, генеральный директор компании РусХОЛТС. «На транзитных складах в ЕС скопилось большое количество грузов. Производители жаловались либо на сокращение, либо на полное аннулирование заказов из России, запланированных на первый квартал 2015 года», — рассказывает эксперт. По данным госполина Кузьмина, фрахт в направлении РФ сократился до минимальных значений с 2008 года, а количество запросов на вывоз товаров из России впервые за долгое время превысило количество запросов на импорт. Это спровоцировало дефицит автотранспорта в направлении Евросоюза и даже привело к некоторому росту ставок на перевозку, говорит он.

В итоге в выигрыше оказались логисты, которые сумели сохранить взаимоотношения с теми немногими зарубежными компаниями, которые продолжили поставки в Россию. Что касается видов транспорта, то спрос вырос на те, на которые были снижены тарифы. Падение ставок на морские перевозки привело к росту запросов от импортеров, которые начали отказываться от доставки на автомобильном и железнодорожном транспорте, отмечает господин Кузьмин.

Во втором квартале 2015 года ситуация изменилась: рубль ощутимо укрепился, что придало импортерам оптимизма. Участники рынка отмечали рост объема грузовых перевозок, хоть и незначительный. В ответ на стабилизацию рынка операторы попытались повысить цены — например, некоторые из них анонсировали повышение фрахта на 40-фунтовые контейнеры из Китая в два с половиной раза, но очередное падение рубля свело на нет их планы по повышению стоимости услуг, говорит глава РусХОЛТС.

Импорт изменил не только объем, но и направления: маршруты логистических цепочек в Россию начали меняться. По данным Полины Винокуровой, директора по маркетингу логистической компании «Молком», в среднем падение товарооборота со странами Евросоюза составило 20–40%, аналогичную динамику демонстрирует и рынок перевозок. По словам Леонида Зондберга, коммерческого директора DPD в России и СНГ, падение объема перевозок товаров, не подпавших под санкции, а также тех, альтернативы которым пока не нашли или нет смысла искать, составило 50–80%. «Все, что подпадает под санкции, упало практически на 100%, так как находится под жест-



По данным Федеральной таможенной службы РФ, в первом полугодии 2015 года падение экспорта составило почти 29%, импорта — 39%

ким контролем. Если где-то что-то просачивается — это единичные случаи», — отмечает эксперт.

Что касается разрешенных товаров, то их продолжают везти, но в меньших объемах. По словам президента грузового онлайн-сервиса «Система ГрузоVIG» Валерия Муратова, сокращение объемов перевозок связано не столько с санкциями, которые коснулись в основном продовольственных товаров, сколько с падением курса рубля и снижением покупательского спроса. «Везут все то же самое, только в меньших объемах», — констатирует он.

Тренд на уменьшение партий товаров привел к тому, что многие компании сократили складские помещения или вовсе отказались от них, говорит Анна Клиникова, вице-президент по продажам и маркетингу DHL Express. В результате чаще стала использоваться доставка мелкими партиями под заказ, в том числе экспресс-доставка. «B2B-грузопоток из Европы снизился, поэтому возникла потребность доставлять грузы не целым траком, а мелкими партиями», — соглашается Леонид Зондберг.

Пока объем поставок из Европы снижается, объем перевозок из Китая и Юго-Восточной Азии растет, говорят участники логистического рынка. Как напоминает Александр Дьяконов, руководитель направления Fresh в FM Logistic, особенно активный рост демонстрируют перевозки между Россией и КНР. «С учетом того что объем внешней торговли России

и Китая за 2015 год, по оценке руководства двух стран, может увеличиться на 40%. Можно ожидать еще большего ускорения роста перевозок», — подчеркивает эксперт.

Как отмечает Полина Винокурова, замену продуктов питания, которые поставлялись из Европы, большинство компаний нашли в Латинской Америке, Китае и Юго-Восточной Азии. Например, ранее почти полностью импортируемого мяса обеспечивали США, ЕС, Австралия и Канада. Сегодня эти объемы разделили между собой Бразилия, Белоруссия, Парагвай, Аргентина и Уругвай. Место Европейского союза, который импортировал почти 40% фруктов, теперь занимают Эквадор, Турция, Египет, Марокко и Аргентина. «Нужно отметить, что более длинное плечо доставки во многих случаях компенсируется более низкой закупочной стоимостью (например, закупка фруктов в ЕС в среднем вдвое дороже, чем в периферийных странах)», — подчеркивает эксперт.

Свою роль играет и резкий рост популярности среди россиян китайских онлайн-магазинов. По данным компании Data Insight, спрос на их услуги, несмотря на кризис, вырос на 50% с начала года (по сравнению с аналогичным периодом 2014 года). Однако он все равно ниже, чем до кризиса, когда наблюдался рост в два-три раза в год, отмечает директор по исследованиям Data Insight Борис Овчинников. По данным «Молком», россияне заказывают электронику, одежду, обувь, аксессуары и товары для детей. Что касается коммерческих грузов, то на первом месте автомобили и оборудование, далее идут одежда, текстиль и обувь.

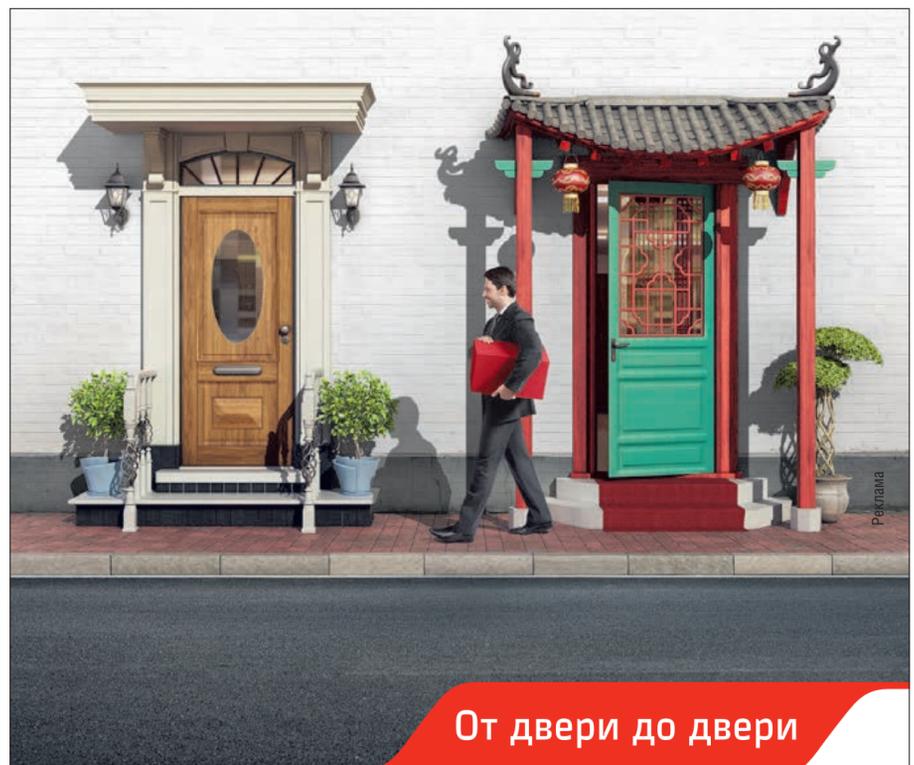
Но несмотря на переориентацию импортеров на Китай, общее снижение покупательской способности

россиян из-за падения рубля заметно и на этом направлении. Как напоминает Полина Винокурова, по данным

китайской таможни, оборот торговли с РФ в январе—сентябре 2015 года сократился на 29% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года. «В этом году Китай экспортировал в Россию товаров на \$25,2 млрд, что на 36% меньше, чем год назад», — отмечает эксперт. Таким образом, вне зависимости от направления в первом полугодии 2015 года объемы перевозок, а вместе с ними и прибыль логистических операторов сокращались, тогда как издержки, связанные в том числе с созданием новых маршрутов, выросли. Это оказалось критичным для части мелких компаний, которые вынуждены были уйти с рынка.

Участники рынка подчеркивают: и российским, и международным компаниям придется переориентироваться на новые условия. «При изменении грузопотоков произойдет и некоторое изменение типов использования транспорта: больше будет ж/д и морских перевозок, так как протяженность маршрутов увеличится», — убежден Александр Дьяконов. Однако при усилении или, как минимум, стабилизации курса рубля будут востребованы новые цепочки поставок из стран, не подпавших под санкции, считает господин Кузьмин. Например, вероятнее всего, увеличение объемов перевозок в пределах Таможенного союза, участники которого будут наращивать производство и расширять географию поставок в адрес друг друга. Это оживит рынок логистических услуг, но недостаточно для повышения ставок, поэтому роста тарифов участники рынка не ждут.

Мария Карнаух



От двери до двери

Для ваших грузов путь из Азии в Европу через Россию намного короче, чем по морю. Холдинг «РЖД», лидер транспортно-логистического бизнеса на «Пространстве 1520»\*, предлагает самые современные услуги, включая 3PL\*\* и 4PL\*\*\*.

Доставка грузов через весь континент так же просто, как если бы вы жили по соседству.

\* «Пространство 1520» - совокупность государств с железнодорожной сетью с шириной колеи 1520 мм. Включает в себя страны бывшего СССР, а также Финляндию и Монголию. Наиболее интегрированный железнодорожный комплекс в мире с протяженностью железнодорожных линий более 150 тыс. км.  
\*\* 3PL (от англ. Third Party Logistics – трехсторонняя логистика) – предоставление комплекса логистических услуг от доставки и адресного хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров.  
\*\*\* 4PL (от англ. Fourth Party Logistics – четырехсторонняя логистика) – интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставки грузов с решением задач планирования, управления и контроля всех логистических процессов компании-клиента с учетом долгосрочных стратегических целей.

## Негабарит: плата за эксклюзивность

— растем —

Транспортировка негабарита остается одним из наиболее конкурентных и дорогих сегментов. Его активный рост стал следствием реализации крупных инфраструктурных проектов. Кризис заметно снизил темпы этих отправок, однако, по словам экспертов, перевозки негабарита все еще остаются самым развивающимся направлением на рынке.

Подготовка к Олимпиаде в Сочи или саммиту АТЭС, а также растущий объем жилищного, промышленного и спортивного строительства увеличил потребность в перевозках негабарита в 2010–2014 годах. В этот период оценочные темпы роста сегмента составили 40–60%. При этом автомобильные перевозки развиваются значительно активнее железнодорожных, речных и воздушных. «Официальной статистики перевозок негабаритных грузов в России нет. По экспертным оценкам, это около 2% от общего объема всех автомобильных перевозок», — говорит Александр Дьяконов, руководитель направления Fresh компании FM Logistic. Особенность данного сегмента в том, что наибольшая нагрузка ло-

жится на автоперевозчиков. Причин здесь несколько, но основная заключается в том, что клиент обычно требует реализовать проект в кратчайшие сроки, а в оперативности и автотранспорта нет конкурентов. Кроме того, такая перевозка, как правило, обходится дешевле.

Участники рынка объясняют, что при использовании автотранспорта не нужны дополнительные погрузочно-разгрузочные работы. «Это значительно снижает стоимость перевозки. Автомобильные отправки негабаритных и тяжеловесных грузов все еще остаются самым дешевым видом транспорта», — отмечает представитель одной из крупных автомобильных компаний. Кроме того, клиенты чаще используют грузовики из-за универсальности этого варианта доставки: тягач может подъехать практически к любому удобному для заказчика месту загрузки. «Автотранспортом можно доставить грузы туда, где нет железной дороги, воды. И это позволяет быстро начать перевозку. Наконец, есть грузы, которые по линейным параметрам не могут быть перевезены по сети РЖД», — говорят в Союзе автоперевозчиков крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов (САКТОГ).

