

# ЛОГИСТИКА

## Экспорт как драйвер роста



Санкции в отношении России привели к тому, что главным драйвером для логистических компаний вместо импорта стал экспорт. Изменилась и география доставки: вслед за экспортерами транспортные компании переориентировались со стран Евросоюза на более перспективные в данный момент направления — Китай, страны СНГ и Юго-Восточной Азии. А операторы теперь дорожат работой даже с небольшими компаниями и максимально сокращают издержки.

— тенденция —

Санкции против РФ и продовольственное эмбарго, введенное Россией в качестве ответной меры, повлияли на объем внешней торговли и на бизнес логистических компаний. По данным Федеральной таможенной службы России (ФТС), с января по август внешнеторговый баланс РФ снизился на 18,3% и составил \$290,3 млрд. Импорт за тот же период сократился на 5,2% и составил \$113,4 млрд (за аналогичный период 2014 года до экономического кризиса объем импорта РФ составил \$192,5 млрд). Экспорт за первые восемь месяцев текущего года упал на 25% и составил \$176,9 млрд (за тот же период 2014 года — \$342,9 млрд).

Как подчеркивает Георгий Ващенко, начальник управления операций на российском фондовом рынке ИК «Фридом Финанс», в первую очередь на рынок логистических услуг повлияло падение импорта продовольственных товаров: «Он сократился уже почти вдвое и продолжает снижаться в денежном и физическом выражении». Сократился и общий объем перевозок — по оценкам господина Ващенко, на 20–40%.

Больше всего пострадал от кризиса сегмент автоперевозок, где каждый сам за себя: —6%, или 7 млрд руб. убытков только в 2015 году. В сегменте железнодорожных перевозок, где монополия принадлежит РЖД, ситуация, наоборот, стабильная: госкомпания держится за счет единой структуры и устойчивых экономических связей. «У многих потребителей просто нет альтернативы», — поясняет господин Ващенко.

Аркадий Иванов, директор по развитию ГК «Трансасия Логистик», напоминает, что бизнес большинства российских операторов был заточен под импорт. «Проблема в том, что все привыкли к импорту: раньше не было такой проблемы, как найти любое количество порожних контейнеров в Китае для отправки груза в Россию. Теперь же поиск в России, особенно в регионах, порожних контейнеров для отправки грузов за рубеж ставит многих операторов в тупик», — говорит Аркадий Иванов. По словам Ивана Головки, руководителя направления «Международный транспорт» FM Logistic, ахиллесовой пятой российского экспорта являются сырьевая направленность, ориентированность на вывоз товаров низкого сырьявого передела и с некоторых пор силь-

В текущем году лидером среди партнеров РФ по внешней торговле, несмотря на санкции, оставался Евросоюз. По данным ФТС, с января по август на ЕС пришлось 43% российского товарооборота. На втором месте страны АТЭС (29,8%), далее идут страны СНГ (12,2%) и страны ЕАЭС (8,5%). Основным торговым партнером России среди отдельных стран с января по август оставался Китай (\$40,2 млрд)



ная аграрная ориентированность. «Последний кризис показал, что как только снизился импортный поток, сразу стало не хватать мощностей (тары, машин) для вывоза товаров за рубеж. Конкуренция на мировом рынке заставляет отечественных экспортеров искать альтернативные маршруты экспорта, а также снижать удельные издержки. В связи с этим следует ожидать, что по части экспорта готовых изделий, изделий пищевого производства, FMCG (товаров повседневного потребления) рынок будет меняться», — говорит господин Головки.

В текущем году лидером среди партнеров РФ по внешней торговле, несмотря на санкции, остался Евросоюз. По данным ФТС, с января по август на ЕС пришлось 43% российского товарооборота. На втором месте страны АТЭС (29,8%), далее следуют страны СНГ (12,2%) и страны ЕАЭС (8,5%). Основным торговым партнером России среди отдельных стран с января по август текущего года оставался Китай (\$40,2 млрд).

Переориентация с импорта на экспорт влияет и на транспортные коридоры.

Например, говорит учредитель V.I.G. Транс Игорь Ребельский, отдельного внимания заслуживает «Великий Шелковый

путь», где российские операторы тесно сотрудничают с КНР в рамках развития транспортного направления из Китая через Россию в Европу. «К прежним направлениям добавляются новые маршруты доставки грузов из Китайской Народной Республики, например через порты Дальнего Востока, Забайкальск или Маньчжурию по железной дороге в Россию», — говорит глава V.I.G. Trans. Также, напоминает господин Ребельский, активно обсуждается строительство новых транспортно-логистических центров. Среди них — транспортно-логистический комплекс «Южноуральский», задача которого — организация транспортных коридоров между странами Азии и Европы, а также создание зоны свободной торговли. Проект ТЛК позволит обеспечить сбалансированное и эффективное развитие транспортной инфраструктуры и существенно сократить сроки нахождения грузов в пути.

«С одной стороны, изменение экономической ситуации сказалось на бизнесе логистических операторов, а с другой, усиление конкурентоспособности российских товаров способствовало развитию бизнеса логистических компаний в новых направлениях», — убежден Сергей Лапин,

первый заместитель генерального директора SPSR Express. Вслед за экспортерами логистические компании переориентировались со стран Евросоюза на Китай, страны СНГ, Юго-Восточной Азии и Латинской Америки. По мнению экспертов, вместе с развитием логистических маршрутов в эти страны будет усиливаться инфраструктура региона.

Более того, санкции положительно сказались и на качестве логистических услуг в РФ. По словам господина Иванова, операторы стали больше внимания уделять убыточным направлениям, лучше считать расходы и экономить, оптимизируя процессы. «В годы расцвета импорта было не до этого: логистические компании считали только прибыль», — поясняет эксперт. Улучшилось и отношение к мелким импортерам и экспортерам, поскольку транспортные компании рады даже минимальной прибыли с отправки. Более того, некоторые участники рынка даже позволяют себе работать в ноль, рассчитывая, что, когда кризис кончится, клиент, которому они пошли на уступки в трудное время, останется с ними и даст возможность заработать.

Мария Карнауш

Go Further 

# НОВЫЙ FORD TRANSIT



Реклама.

## от 1 399 000₽\*

### ДЛЯ БИЗНЕСА ЛЮБОГО РАЗМЕРА

» НОВЫЙ FORD TRANSIT С ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ ДО 2274 КГ ГОТОВ К САМЫМ ТЯЖЕЛЫМ ИСПЫТАНИЯМ. ОБЪЕМ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА АВТОМОБИЛЯ ДОСТИГАЕТ 15,1 М<sup>3</sup>. А ДЛИНА ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ ДО 4217 ММ ДЕЛАЕТ FORD TRANSIT НЕЗАМЕНИМЫМ ПАРТНЕРОМ ДЛЯ ЛЮБОГО БИЗНЕСА.

Обладатель премии «Золотой Классон 2014».\*\*

\* Цена действительна на Ford Transit (модификация — переднеприводный фургон) 2.2L 125 л.с., М6, 310 L2 H2 и рассчитана на базе максимальной розничной цены с учетом всех действующих специальных предложений, включая экономию 155 000 руб., бонус при покупке по программе «Бонус за Трейд-Ин/Утилизацию» 222 000 руб., экономию по программе Ford Credit 130 000 руб. Ориентировочный расчет экономии Ford Credit по «Ford Credit (Форд Кредит): Лайт» приведен на 01.10.16, исходя из: 1) цены на Ford Transit указанной модификации с учетом экономии и бонуса по программе «Бонус за Трейд-ин/Утилизацию», 2) предоставления кредита «Сетелем Банку» ООО на срок 36 мес. при первоначальном взносе 20%, по ставке Банка — 20% в год, пакет документов — полный, обязательное КАСКО, соотв. требованиям Банка, сумма кредита — от 100 000 до 4 000 000 руб., залог — приобретаемый а/м. Предложение действует по 30.10.2016 и не является публичной офертой. Подробности и наличие а/м — у Вашего дилера и на [www.ford.ru](http://www.ford.ru)

\*\* В номинации «Спецтранспорт».

Выгодное решение

- Экономия
- Программа FORD CREDIT\*
- Утилизация

Выгода до **507 000₽\***