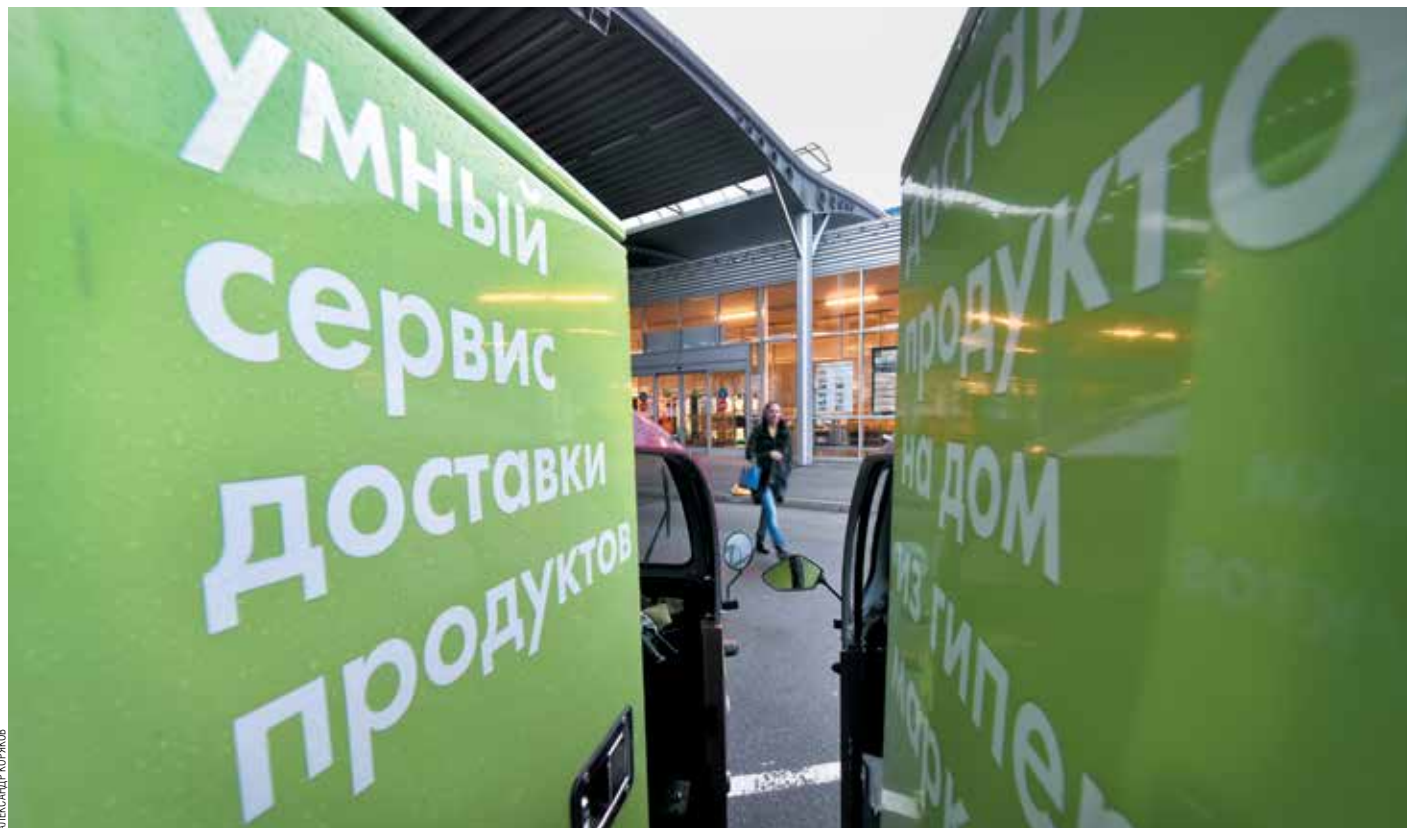


15 → Еда — это все-таки не мебель и даже не одежда, поэтому ее доставку достаточно легко встроить в транспортные реалии любого города», — считает Андрей Лукашевич.

А господин Полетаев уверен, что в перспективе нагрузка на транспортную инфраструктуру может даже снизиться: «На мой взгляд, текущее влияние сервисов доставки в Санкт-Петербурге на общую транспортную ситуацию минимально. Однако в долгосрочной перспективе будет заметен эффект агрегаторов, таких как заказ такси и доставка продуктов, а также сервисов совместного потребления (sharing economy), например каршеринга. Это позволит снизить необходимость людей в личном транспорте и, соответственно, уменьшит нагрузку на транспортную систему города. Но о значимом эффекте можно говорить, только когда такие сервисы займут существенную долю рынка».

Александр Арский, кандидат экономических наук, доцент кафедры теории и практики таможенного дела Московского финансово-юридического университета (МФЮА), полагает, что логистические каналы распределения должны гибко реагировать на изменения структуры и объема потребительского спроса. Торговые организации, как и предприятия-производители, стремятся сократить операционные издержки, издержки логистики, так как их высокий уровень «разгоняет» розничные цены и негативно сказывается на экономике региона в целом. «Преимуществом Петербурга является доступность всех типов транспортных средств, в том числе морского, для организации эффективных каналов распределения. Кто будет иметь конкурентное преимущество на рынке распределения в ближайшие годы — ответ прост: тот, кто сможет организовать доставку с минимальными издержками, тем самым снизив стоимость доставки для клиентов. В условиях жесткой конкуренции преимущества имеют предприятия средне-



АЛЕКСАНДР КОРЖКОВ

КОНКУРЕНТНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО НА РЫНКЕ ДОСТАВКИ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ БУДЕТ ИМЕТЬ ТОТ, КТО СМОЖЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ ДОСТАВКУ С МИНИМАЛЬНЫМИ ИЗДЕРЖКАМИ

го бизнеса, обладающие материальной базой, способной обеспечить выполнение трех условий: доставки товара в минимальные сроки за минимальную стоимость с сохранением потребительских свойств товара в течение всего его жизненного цикла. Эксперты считают, что конкуренция среди сервисов доставки приведет к тому, что будет снижаться стоимость одной доставки. Большим спросом будет пользоваться доставка продуктов по ценам супермаркетов», — говорит господин Арский.

Антон Полетаев резюмирует: «Мы являемся свидетелями изменения модели потребления, которая захватывает сферу

доставки. Текущая тенденция в сегменте доставки продуктов и товаров аналогична той, которую проходил рынок такси несколько лет назад, при появлении агрегаторов. Если раньше заказ такси мог занимать до получаса и требовал значительного внимания клиента, то сейчас машина приезжает за 5–10 минут, а заказ требует пару минут времени заказчика. Рынок доставки также становится более массовым: сначала были вовлечены магазины по продаже бытовой техники, а сейчас даже такие, казалось бы, нетехнологичные области, как оптовая продажа овощей. В перспективе это приведет

к тому, что все рутинные процессы уйдут в онлайн и будут требовать минимального участия пользователя. Еще одним важнейшим долгосрочным трендом является сокращение количества звеньев дистрибуторской цепочки. Если раньше покупатель мог прийти только в небольшой розничный магазин, который закупался на оптово-розничной базе, то теперь оптово-розничные центры (такие как Metro) работают напрямую с конечными потребителями. В будущем эта тенденция продолжит развиваться и пользователи начнут осуществлять заказы продукции у оптово-розничных сетей онлайн». ■

ИНДУСТРИАЛЬНАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ СТАВИТ РЕКОРД

2016 ГОД СТАЛ САМЫМ УСПЕШНЫМ ЗА ИСТОРИЮ НАБЛЮДЕНИЙ ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ ИНДУСТРИАЛЬНОЙ НЕДВИЖИМОСТИ: ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ДОСТИГ РЕКОРДНОЙ ОТМЕТКИ В €24,5 МЛРД. В 2016 ГОДУ В ГЕРМАНИИ, НОРВЕГИИ, ИСПАНИИ И СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ ОТМЕЧЕН РЕКОРДНЫЙ УРОВЕНЬ АКТИВНОСТИ — НА 4% ВЫШЕ, ЧЕМ В 2015 ГОДУ.

РОМАН МАСЛЕННИКОВ

По данным CBRE, для Европы 2016 год стал рекордным не только с точки зрения объемов инвестиций, но по показателям поглощения. Совокупный показатель поглощения на девяти ключевых рынках Великобритании, Германии, Франции, Испании, Италии, Нидерландов, Бельгии, Польши и Чехии впервые в истории достиг отметки 21 млн кв. м, побив предыдущий рекорд в 19 млн кв. м, зафиксированный в 2015 году. Наибольший объем инвестиций пришелся на долю Германии: заключены сделки на общую сумму €4,5 млрд.

Рекордные показатели поглощения, отмеченные в Великобритании, Германии,

Франции, Испании и Италии, в значительной мере обусловлены ростом спроса со стороны предприятий электронной и розничной торговли. В Великобритании на долю этих двух отраслей пришлось более 50% поглощения, составившего 2,8 млн кв. м. Логистические цепи поставок адаптируются к изменениям в составе арендаторов, что дополнительно стимулирует оптимизацию строительной и производственной активности, способствующую росту и конкурентоспособности.

В логистических хабах, крупнейших и наиболее важных для Европы, поглощение в 2016 году также достигло рекордных 11,9 млн кв. м, побив рекорд 2015 года

(11,75 млн кв. м). Тем не менее влияние на долю вакантных площадей по всей Европе осталось незначительным: средневзвешенный показатель на ключевых рынках вырос в годовом исчислении на 20 базисных пунктов — с 5,1 до 5,3%.

Амори Гаризел, управляющий директор отдела индустриальной и складской недвижимости в регионе Европы, Ближнего Востока и Африки CBRE, прокомментировал: «Складская недвижимость стала наиболее динамично растущим сегментом по всей Европе и рассматривается как класс активов, наименее чувствительный к политическим факторам. В 2016 году этот сегмент продемонстрировал наилуч-

шие среди классов активов показатели и продолжает привлекать капитал и значительный интерес со стороны инвесторов. Стабильность рынков Германии и Норвегии продолжает привлекать институциональных инвесторов, а благоприятные экономические перспективы в Испании и странах Центральной и Восточной Европы создают крепкий фундамент для будущего роста».

В Петербурге в 2016 году было введено в строй около 240 тыс. кв. м, что сопоставимо с уровнем 2015 года. При этом только 14% нового предложения предназначено для сдачи в аренду, остальные объекты строятся под конкретного заказчика. ■