ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ БИЗНЕСА

# ЛОГИСТИКА

МАРТ 2019

## ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В ПЛЮСЕ

Почему с ростом грузооборота автомобильным транспортом падает рентабельность самих перевозок

СТР. 6

16+

КАК ТРАНЗИТНЫЕ ПОТОКИ ПО МАРШРУТУ КИТАЙ – ЕВРОПА – КИТАЙ СКАЖУТСЯ НА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ
СТР. 12

ЧТО ЖДЕТ РЫНОК СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ
СТР. 16

КАК МЕНЯЕТСЯ РЫНОК ЛОГИСТИКИ ДЛЯ ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНОВ
СТР. 20

# СОДЕРЖАНИЕ


4 **ОПРОС**
Как автоматизированные IT-решения изменят принципы работы логистических операторов.

**ТЕМА НОМЕРА**

6 **ВЫЕХАЛИ НА ТРАЕКТОРИЮ РОСТА**
Отрасль грузоперевозок автомобильным транспортом впервые с 2014 года показала уверенный рост. Только в прошлом году грузооборот увеличился на 16%, а за первые три месяца 2019-го и вовсе на 53%. Эксперты утверждают, что бизнес «на колесах» вышел из пике и возвращается к докризисному уровню. Однако об окончательном успехе говорить еще рано, говорят участники рынка: одновременно с ростом грузооборота падает рентабельность самих перевозок, увеличивается фискальная нагрузка на предприятия и растет конкуренция.

**Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ**

12 **КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ ВСЕМУ ГОЛОВА**

Спрос на перевозку грузов контейнерами по железной дороге в последние годы стремительно растет, только в Новосибирской области в прошлом году грузооборот этого сегмента вырос на 21%. Многие эксперты рынка грузоперевозок убеждены, что за контейнерами будущее. Во-первых, это дешевле, а во-вторых, надежнее: им не нужны закрытые склады для хранения, что экономит деньги грузовладельцам, отмечают представители отрасли. В будущем спрос на этот сегмент будет только расти, чему будут способствовать транзитные потоки по маршруту Китай — Европа — Китай.

**СКЛАДСКАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ**

16 **СКЛАДЫ НАЛЕВО, СКЛАДЫ НАПРАВО**
Рынок складской недвижимости Новосибирской области имеет дисбаланс как спроса и предложения, так и географического расположения объектов инфраструктуры. Решение этих проблем зависит от темпов экономического роста, развития транспортной сети и создания привлекательных условий для инвесторов. Кроме того, эксперты рынка складской недвижимости видят потенциал роста в индивидуальном подходе к решению задач клиентов.

**E-COMMERCE**

20 **ДОСТАВКА, СЭР**
Динамика растущего рынка онлайн-торговли меняет рынок логистики. Многие компании отдают доставку на аутсорсинг, предлагая покупателям на выбор несколько служб и разные условия. Также растет спрос на специальную транспортировку и крупногабарит. Представители логистических компаний рассказали, что сегодня заказывают пользователи онлайн и в какую сторону движется рынок логистики для интернет-магазинов.

# БАНК АКЦЕПТ

# КРЕДИТЫ В ДЕЛО!

- **Программа 8,5 Минэкономразвития РФ - кредиты по ставке 8,5% годовых до 7 лет**
- **Программа Корпорации МСП (9,6% и 10,6% годовых)**
- **Кредиты и гарантии под поручительство региональных Фондов поддержки предпринимательства**

- **Кредиты по программам банка от 11% годовых**

(ставка устанавливается индивидуально в зависимости от срока, суммы кредита, финансового состояния заемщика, от вида залога и других факторов)

АО «Банк Акцепт». Лицензия Банка России №567.

**8-800-100-2737** | **www.akcept.ru**

# Как автоматизированные IT-решения изменят принципы работы логистических операторов?

**ЕВГЕНИЙ ДОЛЖЕНКО,**
ДИРЕКТОР НОВОСИБИРСКОГО ФИЛИАЛА АО «ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ» (ПГК):
— Цифровизация все глубже проникает в сферу грузоперевозок. Железнодорожная отрасль тоже подхватывает этот тренд и начинает внедрять современные технические решения. Мы уже не можем работать так, как делали это еще 10 лет назад даже с учетом того, что в некоторых точках России железная дорога — безальтернативный вид транспорта. IT-решения повышают конкурентоспособность железнодорожных операторов на рынке. Клиенты все чаще интересуются комплексной логистикой с возможностью доставки «от двери до двери». Они хотят просто и с удобством размещать заказ на перевозку, получать быструю обратную связь и оперативную информацию о движении груза. Именно поэтому внедрение современных технологий — один из приоритетов логистики.

**ФАРИД МАДАНИ,**
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГК «ДЕЛОВЫЕ ЛИНИИ»:
— Автоматизация идет уже давно, мы уже много лет используем автоматизированные системы управления транспортом и складом, что по отдельным направлениям дает экономию 20–30% времени и денег. Сейчас активно развиваются платформенные решения в грузоперевозках — для заказчика услуги за счет исключения лишних звеньев экономия может достигать 40%. Крупные операторы работают с большими данными, что позволяет делать выверенные «кастомизированные», адаптированные под заказчика предложения и предоставлять уникальную аналитику крупным корпоративным клиентам. В области дальнейшего технологического рывка определенные стандарты задает и государство через создание цифровых платформ и организацию «зеленого коридора» для безбарьерного транзитного перемещения грузов. Активно обсуждаемый переход на беспилотные автомобили в России возможен в перспективе 15–20 лет с учетом необходимых инвестиций в инфраструктуру и законодательных изменений.

**ИВАН КОРОТКОВ,**
ДИРЕКТОР АВТОМАТИЗАЦИИ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК LEROY MERLIN:
— Практически все более или менее крупные и средние компании уже управляют своей логистикой при помощи ИТ-систем. Разные системы имеют разные методологии работы — от простых линейных алгоритмов до самообучающихся систем. Но основные принципы у каждой из них — повышение прозрачности процессов, которая приводит к выявлению скрытых потерь; оптимизация — снижение трудоемкости и упрощение операций; рационализация — прогнозирование и снижение остатков. Принцип работы останется прежним — быстрее, качественнее и как можно дешевле. Мы прошли этот этап и сейчас работаем над автоматизацией ручных операций — заменяем участки с ручным трудом машинами и конвейерами, и вот это действительно в корне может поменять работу логистических операторов.

**ВЯЧЕСЛАВ ТИМОНИН,**
IT-СОВЕТНИК ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ «ПЭК»:
— Современные тенденции, обусловленные качественным скачком в области информационных технологий, развитием искусственного интеллекта, BigData, сетей 5G и др., научно-техническим прогрессом в целом и в производстве аккумуляторных источников питания, электродвигателей в частности заставляют менять принципы работы многих компаний. Беспилотные летательные аппараты (БПЛА) и самоуправляемые автомобили пока еще робко выходят на улицы городов в режиме тестирования, но открывают большие перспективы в будущем. Использование автоматизированных транспортных систем для перевозки грузов позволит сократить время в пути за счет оптимизации маршрута движения, скоростного режима, повысить безопасность движения, исключив возникновение аварийной ситуации из-за усталости водителя.

**АЛИНА АТЛАНОВА,**
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ООО «ЛОНГРАН ЛОГИСТИК»:
— Автоматизация затрагивает все процессы в логистике: склады, управление запасами, упаковка, транспортировка, экспедирование. Процессы становятся более прозрачными, управляемыми. Основная надбавленная стоимость будет рождаться в 4 и 5 PL (классификация логистической деятельности). Логистические операторы, недостаточно инвестирующие в автоматизацию, в перспективе двух-трех лет будут утрачивать возможность конкурировать на рынке. Информация о подрядчиках и субподрядчиках будет доступна для всех.

Евгений Долженко

Фарид Мадани

Иван Коротков

Вячеслав Тимонин

Алина Атланова

# VERY GOOD TRANSFER

## комфортабельные трансферы в любом аэропорту России

- Встреча с табличкой
- Водитель отслеживает рейс (не платите, если задерживается)
- Фиксированные стоимости (не зависят от пробок и времени суток)
- Гарантированно высокий сервис, подтвержденный сертификатом ISO 90001:2015
- Круглосуточная поддержка 8 800 100 65 17

# VERY GOOD TRANSFER

### АРЕНДА АВТОМОБИЛЕЙ С ВОДИТЕЛЯМИ В ЛЮБОМ ГОРОДЕ МИРА

- Все классы и марки авто
- Фиксированная стоимость часа
- Дополнительные опции

### ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ЛЮБОГО УРОВНЯ

- Любое количество транспорта
- Координаторы на местах
- Логистика
- Удобные условия взаиморасчетов
- Выполнение трансфера согласно требованиям SLA

**Сотни городов.**
**Все виды трансферов.**
**Один центр.**

VeryGoodTransfer – единственный консолидатор трансферов, чей контроль качества соответствует ISO 9001:2015

**Доверяйте поездки лучшим!**

VERY GOOD TRANSFER

http://vgtransfer.com

8 383 319 88 08

# ВЫЕХАЛИ НА ТРАЕКТОРИЮ РОСТА

ОТРАСЛЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ВПЕРВЫЕ С 2014 ГОДА ПОКАЗАЛА УВЕРЕННЫЙ РОСТ. ТОЛЬКО В ПРОШЛОМ ГОДУ ГРУЗООБОРОТ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 16%, А ЗА ПЕРВЫЕ ТРИ МЕСЯЦА 2019-ГО И ВОВСЕ НА 53%. ЭКСПЕРТЫ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО БИЗНЕС «НА КОЛЕСАХ» ВЫШЕЛ ИЗ ПИКЕ И ВОЗВРАЩАЕТСЯ К ДОКРИЗИСНОМУ УРОВНЮ. ОДНАКО ОБ ОКОНЧАТЕЛЬНОМ УСПЕХЕ ГОВОРИТЬ ЕЩЕ РАНО, ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ РЫНКА: ОДНОВРЕМЕННО С РОСТОМ ГРУЗООБОРОТА ПАДАЕТ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ САМИХ ПЕРЕВОЗОК, УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ФИСКАЛЬНАЯ НАГРУЗКА НА ПРЕДПРИЯТИЯ И РАСТЕТ КОНКУРЕНЦИЯ.

## ПОКАЗАТЕЛЬНЫЙ РОСТ

Потребность в грузоперевозках растет, свидетельствуют данные органов статистики по грузообороту автомобилями. В Новосибирской области этот показатель в прошлом году вырос на 16%, до 2,3 млрд т/км, а в этом году (с января по март) в сравнении с аналогичным периодом 2018-го — на 53%, до 395 млн т/км. Впервые за последние четыре года этот бизнес начал процветать, а не стагнировать.

«В стране наметился экономический рост, как следствие, у клиентов увеличиваются потребности. Это главный драйвер рынка. В Сибирском регионе повышается спрос на перевозки в целом, но главным образом на автомобильные. По железной дороге груз не привезешь даже в некоторые региональные центры — Горно-Алтайск, Кызыл, что уж говорить о небольших городах? А вот автодорожная сеть в Сибири более-менее развита, что позволяет доставлять грузы даже в самые удаленные населенные пункты»,— комментирует генеральный менеджер по стратегическому развитию ООО «Байкал-сервис ТК» Андрей Хрюкин.

На положительную динамику передвижения грузовых автомобилей по регионам Сибири повлияло развитие дорожного хозяйства, отмечают участники рынка. Многие дороги и объекты инфраструктуры в прошлом году были отремонтированы, построены новые мосты, переходы, развязки, что позволило увеличить скорость движения и сделать его более безопасным. Так, например, в сентябре 2018 года завершился второй этап проекта по расширению 30-километрового участка федеральной трассы Р-254 «Иртыш» на подъезде к Новосибирску — в эксплуатацию ввели 10-километровый участок в обход Коченево для большегрузов. Помимо нового участка дороги с 4-полосным движением, строители возвели мост через реку Камышенка и две транспортные развязки.

> ВПЕРВЫЕ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ЧЕТЫРЕ ГОДА ЭТОТ БИЗНЕС НАЧАЛ ПРОЦВЕТАТЬ, А НЕ СТАГНИРОВАТЬ.

Еще одним драйвером роста автомобильных перевозок, по мнению господина Хрюкина, стало развитие рынка поставщиков FMCG (товары повседневного спроса). «Новосибирск — это своеобразный сибирский распределительный центр, откуда товары расходятся по всей Сибири. Сейчас крупные сетевые компании наращивают объемы перевозок не только фултраками, но и главным образом сборными машинами»,— приводит пример Андрей Хрюкин.

Драйвером рынка стали и сохраняющиеся ограничения в сотрудничестве с рядом стран, приведшие к переориентации товарных потоков на другие направления, в том числе на расширение торговли со странами Азии, считает директор по стратегии ИК «Финам» Ярослав Кабаков. Это, в свою очередь, привело к увеличению перевозок в сибирских регионах. «Также позитивная динамика отрасли объясняется успешным развитием авторынка в 2018 году. Выросли продажи машин, многие компании смогли обновить свой автопарк, появились новые участники рынка перевозок, все это привело к увеличению конкуренции, что сказалось на ценах, привлекло внимание потребителей, в результате стало больше заказов на перевозку именно автомобильным транспортом»,— уверен Ярослав Кабаков.

## АВТОПАРК ИЗ КАМАЗОВ

Продажи грузовых автомобилей в России по итогам 2018 года выросли на 5%, рост сегмента LCV (международное обозначение легких развозных коммерческих автомобилей) при этом не превысил 3%. «Можно с уверенностью заявить, что отрасль автогрузоперевозок восстанавливается до докризисного уровня»,— отмечает аналитик ИК «Фридом финанс» Анастасия Соснова. По ее словам, в 2019 году прирост автопарка транспортных компаний может составить около 1 – 2%.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕНЕДЖЕР ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ «БАЙКАЛ-СЕРВИС ТК» АНДРЕЙ ХРЮКИН:

— Сегмент перевозок сборных грузов развивается более высокими темпами, чем рынок грузоперевозок в целом, что позволяет рассчитывать на то, что уже к 2020 году LTL-рынок будет занимать не 20%, а 25% в общем объеме грузоперевозок.

По данным Сибирской ассоциации автомобильных перевозчиков, новосибирские предприятия в 2018 году приобрели 112 новых тягачей. Для сравнения: за весь 2017 год — 52, а за 2016 год — 19. При этом сократилась покупка подержанных тягачей: с начала 2018 года — всего два, в 2017 году — 13. «Отмечу интересный факт — несколько крупных компаний — членов ассоциации в этом году приобрели грузовики марки КамАЗ. Выбор в пользу отечественного тягача был сделан исходя из его цены. Она примерно на 3,5 млн руб. ниже, чем у европейских брендов»,— говорит руководитель ассоциации Вячеслав Трунаев.

Есть рост и в приобретении полуприцепов. Так, новых полуприцепов с начала 2018 года новосибирские перевозчики купили в количестве 106 штук, годом ранее — 46, а в 2016 году и вовсе один. Подержанных полуприцепов в 2018 году купили 12 штук, в 2017 году — 36 штук (вся техника импортная). В процентах рост в 2018 году составил к 2017 году по новым тягачам 115%, по новым полуприцепам — 130%. По подержанной технике сокращение: тягачей купили всего 15% от уровня 2017 года, полуприцепов — 33%.

«Причина увеличения автопарка в том, что перевозчики реализуют накопившийся отложенный спрос. Участники рынка давно планировали расширение парка, но боялись делать это в условиях снижения спроса на свои услуги»,— говорит коммерческий директор международного сервиса грузоперевозок GetTransport Марина Кунова.

Активно обновляют свой автопарк в последние годы региональные предприятия: «Лонгран логистик», «Бийск транс сервис», ТК «Алтай», «Сибтрак» и «Континент». «В целом по ассоциации доля транспортных средств в возрасте до пяти лет в структуре автопарка превышает 50%. Но при этом у некоторых небольших компаний новых транспортных средств нет вообще, зато у крупных и средних компаний доля таких грузовиков достигает 50%, а у некоторых даже 90%»,— говорит Вячеслав Трунаев.

## НЕУСТОЙЧИВОЕ РАВНОВЕСИЕ

Федеральная статистика говорит о минимальном росте по стране в целом, считает директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. По данным Росстата, грузооборот автотранспорта в целом по стране в 2018 году увеличился на 2,3% (до 259 млрд

> НОВОСИБИРСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В 2018 ГОДУ ПРИОБРЕЛИ 112 НОВЫХ ТЯГАЧЕЙ.

т/км), в тоннах чуть меньше — на 1,8%. Однако если сравнивать грузооборот регионов, то динамика объемов неравномерна по округам, опережающие темпы демонстрируют Сибирский и Уральский федеральные округа. «В связи со снижением импорта товаров из ЕС в Россию на рынке перевозок произошла переориентация грузопотоков. Более активными они стали на внутренних направлениях Центр — Юг, Центр — Восток, а также на направлении Россия — Казахстан,— отмечает Александр Лашкевич.— Рост грузооборота с Китаем ввиду ежегодного прироста объема интернет-торговли также вносит свою лепту в рост грузооборота в граничащих с ним регионах — Сибирском и Дальневосточном федеральных округах».

Об окончательном успехе говорить еще рано, отмечают участники рынка: одновременно с ростом грузооборота падает рентабельность самих перевозок, увеличивается фискальная нагрузка на предприятия и растет конкуренция.

«Сохраняющаяся проблема постоянного роста стоимости топлива оказывает негативное влияние на работу транспортной отрасли, причем регулярное перекладывание части стоимости топлива на потребителей негативно сказывается на перевозках, а в перспективе может и вовсе привести к полному отказу от них части потребителей. Или же они могут отказаться от услуг профессиональных перевозчиков, будут стремиться выполнить их собственными силами, другими видами транспорта или используя сторонние организации, для которых такая деятельность не является основной»,— говорит Ярослав Кабаков.

В июне прошлого года Сибирская ассоциация автомобильных перевозчиков провела в Новосибирске пикет против роста цен на топливо. В нем приняли участие более трехсот человек. Аналогичные акции протеста прошли и в других регионах, после чего правительство РФ предприняло экстренные меры, остановив рост цен на АЗС. «Но проблема не решена, ее лишь загнали внутрь. После заморозки мелкооптовых цен на топливо крупные нефтяные компании начали сокращать или отменять скидки и даже вводить дополнительные комиссии для корпоративных клиентов и ужесточать условия по оплате по корпоративным программам. По сути, под разговоры о замораживании цен на топливо на деле оно для корпоративных клиентов подорожало»,— заключает Вячеслав Трунаев.

Топливная составляющая в себестоимости транспортных услуг — около 30%, отмечают участники рынка. Если топливо продолжит дорожать, то работать себе в убыток никто не сможет, уверены в ассоциации.

При этом транспортные компании не могут повышать тарифы из-за высокой конкуренции. «В том числе мешают это делать „серые" игроки — неофициально работающие перевозчики, несущие меньше расходов из-за экономии на безопасности и обслуживании техники. Запасные части и топливо продолжают дорожать. В такой ситуации ресурсы для продолжения развития остаются только у средних и крупных перевозчиков»,— говорит Марина Кунова.

Чтобы противостоять серым перевозчикам и повысить конкурентное преимущество по отношению к другим участникам рынка, крупные компании с парками грузового транспорта в тысячи машин объединяются. «Сильнейшие объединяются с сильнейшими»,— отмечают в новосибирской компании Longrun Logistics, которая в 2015 году вошла в федеральную структуру Globaltruck.

По мнению господина Кабакова, из возможных изменений, которые могут произойти на рынке грузоперевозок в этом году, — консолидация рынка, а также увеличение доли перевозок автомобильным транспортом, работающим на других видах топлива, в первую очередь речь идет о газомоторном транспорте. «Использование транспорта, работающего на нетрадиционных видах топлива, может уменьшить стоимость перевозки, что вызовет дополнительный интерес к нему»,— уверен эксперт.

ЛОЛИТА БЕЛОВА

ДИРЕКТОР ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ С ОТРАСЛЕВЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ГК «ДЕЛОВЫЕ ЛИНИИ» АЛЕКСАНДР ЛАШКЕВИЧ:

— Консолидация рынка продолжается, что связано как с обелением отрасли, «зачисткой» от теневых участников, так и с попытками средних игроков, объединившись, стать более конкурентоспособными.

# ЗАЩИТА ВНУТРЕННЕЙ ИНФОРМАЦИИ В ЛОГИСТИКЕ:

## СОВРЕМЕННО – ЗНАЧИТ УДОБНО И ЭКОНОМНО

**СОВРЕМЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЛОГИСТИКИ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ВЫСОКУЮ СТЕПЕНЬ АВТОМАТИЗАЦИИ. АВТОМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЯЮТ РАСПРЕДЕЛЕНИЕМ РАБОТ, КОНТРОЛИРУЮТ НАХОЖДЕНИЕ СОТРУДНИКОВ, АВТОМАТИЧЕСКИЕ СКЛАДЫ ОБХОДЯТСЯ БЕЗ УЧАСТИЯ ЧЕЛОВЕКА. СОТРУДНИКИ ПОЛЬЗУЮТСЯ БЕСПРОВОДНЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ, ВМЕСТО НЕНАДЕЖНОГО КЛАДОВЩИКА ОПЕРАЦИЯМИ НА СКЛАДЕ РУКОВОДЯТ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ WMS, ЗА ВОДИТЕЛЯМИ СЛЕДЯТ СПУТНИКОВЫЕ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО МОНИТОРИНГА. НО ЛЮДИ, КОТОРЫЕ РАБОТАЮТ В ЛОГИСТИКЕ, САМЫЕ ОБЫКНОВЕННЫЕ, А СЛЕДОВАТЕЛЬНО, СРЕДИ НИХ ВСТРЕЧАЮТСЯ ТЕ, КТО ХОЧЕТ ПОРАБОТАТЬ ПОМЕНЬШЕ, А ПОЛУЧИТЬ ПОБОЛЬШЕ. И БОЛЬШОЕ СКОПЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНЫХ ЗАПАСОВ ЯВЛЯЕТСЯ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛЬЮ ИЛИ ОБЪЕКТОМ МАХИНАЦИЙ.**

Основная проблема логистики стара, как мир: физическое воровство. Сотрудники сбывают товар и оборудование, принадлежащие компании. Коммерческие склады активно используют видеонаблюдение, но оно дает ответы не на все вопросы. Отснятую информацию нужно довольно внимательно отсматривать, притом что складских работников на больших мультимодальных узлах сотни и тысячи. Хранение такой информации тоже требует дорогостоящего оборудования. Нельзя ли найти более экономичный подход?

Кроме того, сами базы данных логистических компаний тоже представляют интерес не только для злоумышленников, но и для конкурентов. В один прекрасный день клиент не приезжает в логистическую компанию, а везет свои грузы к конкуренту. Можно ли этому противостоять? К тому же процветают онлайн-сервисы, позволяющие отследить совершенно посторонним людям грузы логистических компаний. Как информация попадает к ним?

К счастью, на все эти угрозы есть защита. Информационные технологии настолько прочно вошли в нашу жизнь, что даже офлайн-действия оставляют электронные следы, не говоря уже о таких вещах, как базы данных или документооборот. Документы, которые формируются в разных системах, пересылаются по электронной почте или выносятся на съемных носителях. Сговоры могут найти отражение в переговорах и месенджерах. А значит, нежелательные действия можно заметить и не допустить больших потерь.

Система StaffCop Enterprise позволит увидеть, где брешь в информационной безопасности и кто (из злого умысла или по халатности) «помогает» информации утекать. Этот инструмент поможет понять, как информация циркулирует внутри компании и уходит за ее пределы.

**StaffCop Enterprise – это клиент-серверное решение для контроля действий пользователей и событий системы. Серверная часть накапливает и обрабатывает информацию, тогда как клиентская программа – агент – устанавливается на рабочие станции и только собирает информацию. Такая архитектура позволяет не замедлять работу компьютеров, что актуально для логистики, которая имеет дело с пространными базами данных. Агент может быть установлен и на удаленные рабочие места. Для этого достаточно оборудования, работающего на ОС Windows, Linux, Mac OS.**

Рассмотрим, каким образом StaffCop может решить проблемы логистических компаний в информационной безопасности. Система отслеживает работу пользователя в рабочих приложениях, интернете и месенджерах, фиксирует его работу с файлами и контролирует отправления по электронной почте и по интернету. Действие пользователей в сети фиксируется

с указанием времени, проведенного на том или ином сайте, и записью видео экрана. Для определенных сайтов можно установить более сильные правила наблюдения и контроля либо полностью отменить контроль. Кроме того, контролируются интернет-мессенджеры, отправка файлов через личную почту и запись на облачные серверы, а также участие в интернет-форумах и загрузка файлов на них.

Для любых правил безопасности, принятых в компании, можно создать следящие фильтры. Фильтры срабатывают при нарушении ПБ. Каждое такое срабатывание сохраняет полный протокол действий пользователя и операционной системы. Например, таким событием может быть запись базы данных на флешку или отправка по почте какого-либо файла. Система имеет широкий набор базовых фильтров для типовых политик безопасности, например, отслеживать, когда почта уходит адресату не из разрешенного списка. Эти фильтры легко могут быть адаптированы и расширены под задачи компании.

Для файлов и папок, содержащих конфиденциальную информацию, может быть установлен особый контроль. Это значит, что фиксируются абсолютно все операции, совершенные с файлами (отмечается время и пользователь или программа, операция, которую он сделал с файлом), кроме того, после каждой операции создается теневая копия.

Например, операция переименования часто свидетельствует о том, что файл используется не по назначению, и, чтобы ввести в заблуждение наблюдателей, файлу присваивается безобидное имя. В случае таких действий StaffCop распознает файл по хеш-коду — цифровому отпечатку, так что измененное название никого не введет в заблуждение. Особый режим контроля позволяет построить граф, на котором будет видно, кто из сотрудников пользовался документом, какую именно операцию совершил и кому отправил. Если это отправка за пределы компании, будет указан электронный адрес получателя.

Логистика сейчас пользуется различными решениями по автоматизации, управлению запасами и контролю перемещений. Для злоумышленников чаще всего интересны большие объекты, такие как база данных. И если такая информация покидает компанию (через интернет, съемные носители либо путем распечатанных файлов), это фиксируется в StaffCop.

Работа логистических компаний с клиентами подчиняется четкому регламенту. В случае его нарушения StaffCop без лишних вопросов поможет разобраться, произошло это по вине заказчика или исполнителя. При необходимости возможно подключение записи звука.

Особая тема — получение и вымогательство взяток и другие противоправные действия. В расследовании таких случаев участвуют все аналитические возможности системы и каналы перехвата информации, в том числе сквозной контент-анализ по ключевым словам и так называемый детектор аномалий. Такой детектор отслеживает, например, нехарактерную частоту действий пользователя или повышенное количество информации, которая записывается на флешку или распечатывается на принтере. Таким образом возможно, например, зафиксировать обработку контрафактного груза (повышенное количество сканирования штрихкодов коробок) или обнаружить файл с перечнем закладок наркотического вещества.

> ЛОГИСТИКА КАК ОТРАСЛЬ ХАРАКТЕРИЗУЕТСЯ ТЕМ, ЧТО УТЕЧКИ ИНФОРМАЦИИ ОСОБЕННО ДОРОГО ОБХОДЯТСЯ.

Система позволяет вести статистику использования рабочего времени индивидуально, по отделам и за период. Приложения и сайты маркируются как продуктивные, непродуктивные и нейтральные, таким образом, имеется статистика по работе в офисных приложениях, в соцсетях и на сайтах поиска работы. Например, можно отследить работу в WMS и получить достоверную информацию, как много времени занимает обработка заказа. Кроме того, StaffCop фиксирует доступ в сеть и может просигнализировать об использовании учетной записи уволенного сотрудника.

Что особенно удобно, полученная информация об инцидентах формируется в отчеты, отражается на наглядных диаграммах и может детализироваться. Следует отметить, что отчеты формируются в режиме реального времени и их формат можно задавать, исходя из целей.

Это далеко не полный перечень возможностей системы StaffCop Enterprise. Такие ее качества, как полнота каналов перехвата, формирование отчетов в режиме реального времени, гибкость и современный стек технологий, дают возможность за разумные деньги и в разумные сроки построить систему защиты информации.

Логистика как отрасль характеризуется тем, что утечки информации особенно дорого обходятся. Поскольку это высокотехнологичный бизнес, защищать его нужно тоже с использованием высокотехнологичных инструментов. Программный комплекс StaffCop Enterprise даст вам возможность создать защиту от внутренних угроз информационной безопасности, сэкономив на дорогостоящем оборудовании.

STAFFCOP
WWW.STAFFCOP.RU

# КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ ВСЕМУ ГОЛОВА

СПРОС НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ КОНТЕЙНЕРАМИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ СТРЕМИТЕЛЬНО РАСТЕТ, ТОЛЬКО В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ В ПРОШЛОМ ГОДУ ГРУЗООБОРОТ ЭТОГО СЕГМЕНТА ВЫРОС НА 21%. МНОГИЕ ЭКСПЕРТЫ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК УБЕЖДЕНЫ, ЧТО ЗА КОНТЕЙНЕРАМИ БУДУЩЕЕ. ВО-ПЕРВЫХ, ЭТО ДЕШЕВЛЕ, А ВО-ВТОРЫХ, НАДЕЖНЕЕ: ИМ НЕ НУЖНЫ ЗАКРЫТЫЕ СКЛАДЫ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ, ЧТО ЭКОНОМИТ ДЕНЬГИ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦАМ, ОТМЕЧАЮТ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОТРАСЛИ. В БУДУЩЕМ СПРОС НА ЭТОТ СЕГМЕНТ БУДЕТ ТОЛЬКО РАСТИ, ЧЕМУ БУДУТ СПОСОБСТВОВАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ПОТОКИ ПО МАРШРУТУ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ.

## ОТРАСЛЬ СОЗРЕЛА

Грузоперевозка контейнерами стала одним из самых востребованных видов транспортировки в отрасли логистики. По данным Западно-Сибирской железной дороги, перевозка в контейнерах во всех видах сообщения (экспорт, импорт, транзит, внутренние перевозки) в 2018 году выросла на 21%, до 1,23 млн т. В январе-феврале этого года перевезено груженых контейнеров по сравне-

нию с аналогичным периодом прошлого года больше на 7,8% (448 тыс. т грузов). «Показатели стабильно высокие, причем мы опережаем общероссийскую статистику»,— отмечает президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири (СТЭЛС) Сергей Максимов. «Даже в кризисные годы с 2014-го по 2015-й вопреки общероссийской тенденции, когда в этом сегменте отмечался спад на 8%, в Новосибирской области грузоперевозки контейнерами демонстрировали рост на 5%. Затем ежегодно они росли, в 2017-м, к примеру, грузооборот увеличился на 25%»,— говорит представитель отрасли.

Росту грузооборота контейнерами способствует политика РЖД, направленная на предоставление скидок по тарифам на транспортировку различных видов грузов, полагает промышленный эксперт Леонид Хазанов. «Кроме того, свою лепту внесло и ослабление российской экономики, заставляющее индустриальные компании наращивать вывоз продукции за пределы страны для получения стабильных валютных доходов,— приводит пример он.— Неслучайно в прошлом году был отмечен скачок экспортных перевозок контейнеров в России на 16,9%, до 1,1 млн TEU (единица измерения груза, равная объему одного 20-футового контейнера). И хотя при этом темп роста импорта был больше — 21,5%, в натуральном выражении он оказался меньше — 859,8 тыс. TEU».

Впрочем, и внутреннее сообщение тоже оказалось движителем оборота контейнеров по железным дорогам, поднявшим объемы в январе-феврале этого года на 1,7%, до 26 тыс. TEU. На его позитивный результат повлияли изменения в сбытовой политике поставщиков товаров в сторону усложнения номенклатуры отгрузок под нужды конкретных клиентов, считает господин Хазанов.

По словам директора по логистическим операциям и транспортной логистике «Леруа Мерлен Восток» Игоря Алюшина, драйвер рынка контейнерных перевозок — экономическая целесообразность. «В нашей логистике мы активно используем контейнерные перевозки по железной дороге для доставки товаров в гипермаркеты сети, начиная с Сибири и далее, по направлению на восток. Кроме оптимальной стоимости, важную роль для нас играет большая экологичность перевозок по железной дороге в сравнении с автомобильным транспортом»,— рассказал он. В цифрах объем контейнерных перевозок компании по направлению из Москвы в Новосибирскую область доходит до 98% от всех перевозок, которые Leroy Merlin осуществляет в регионе.

По оценке Сергея Максимова, совокупные транспортные издержки контейнерами по железной дороге в отличие от транспортировки автотранспортом могут быть сокращены на 20 — 25%.

Однако грузоотправители часто пользуются контейнерными перевозками по причине не только оптимальной стоимости, но и высокой безопасности. «Кроме этого, влияние оказывает улучшение скорости доставки — в последнее время появилось множество маршрутов, по которым формируются именно прямые поезда, как по импортным отгрузкам, так и по экспортным. Эти прямые поезда сейчас дают очень хорошие сроки по доставке грузов»,— уверен руководитель отдела контейнерных перевозок компании AKFA Александр Дорофеев.

Директор Новосибирского филиала АО «Первая грузовая компания» Евгений Долженко считает, что за контейнерами будущее. «Во-первых, их можно устанавливать и на автомобили, и на железнодорожные платформы, перевозить на морских и речных судах. Это важно для мультимодальных перевозок, когда задействовано несколько видов транспорта. Во-вторых, контейнеры защищают груз от осадков, повреждений. Им не нужны закрытые склады для хранения, что экономит деньги грузовладельцам»,— поясняет он. При

> ПО ПЛАНАМ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ К 2024 ГОДУ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ТРАНЗИТА ДОЛЖЕН ВЫРАСТИ В ЧЕТЫРЕ РАЗА.

этом ключевым драйвером контейнерного рынка в Сибири, по его мнению, остаются транзитные потоки по маршруту Китай — Европа — Китай.

## ЛЕСНОЕ БОГАТСТВО

В структуре экспорта из Сибири в Китай значительную долю составляют лес и пиломатериалы. При этом самый выгодный способ доставки этого груза, по мнению участников рынка, — по железной дороге. В перевозке обычно используются специальные платформы. Однако в последние годы прослеживается тенденция к контейнеризации перевозок пиломатериалов. «Тренд обусловлен в том числе дефицитом платформ для перевозки леса, а также задачами государства по снижению вывоза необработанного кругляка и стимулированию экспорта продукции из древесины»,— говорит Евгений Долженко.

Растет транспортировка контейнерами сельскохозяйственной продукции. «Погрузка зерна на железных дорогах быстро растет, еще активнее увеличивается экспорт продукции АПК. Развитию этого сегмента способствует дефицит портовых балкерных мощностей в России. Кроме того, в прошлом году Китай открыл квоту на импорт зерна»,— говорит директор по экспедированию контейнерных перевозок ЗАО «Евросиб СПб — транспортные системы» Анатолий Буланый.

Генеральный директор компании — провайдера международных логистических услуг «Шенкер» Айварс Тауриньш считает, что в Сибири наиболее популярны контейнерные перевозки в направлении импорта. Экспортируют, по его словам, из округа в основном сырье, которое перевозится в цистернах или вагонах. Кроме того, контейнеры актуальны при перевозках внутри страны, например, на Дальний Восток и в обратном направлении. «В мире в целом контейнерные перевозки популярны при транзите между Европой и странами Азии — Китай, Япония, Южная Корея, ключевую роль в котором играет Россия, и в частности Сибирь»,— отмечает он.

ЧЛЕН СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ «БАЙТ» АЛЕКСЕЙ ШПИКЕЛЬМАН:

— Необходимо развивать контейнерные терминалы, создавать сервис по их ремонту, очистке контейнеров в Сибири. Сегодня этот вид транспортировки востребован, объемы транзита растут, срок доставки сокращается, соответственно, увеличивается оборачиваемость контейнеров и платформ. Имеющихся мощностей в перспективе двух-трех лет будет недостаточно.

## ДЕФИЦИТА НЕТ, ЕСТЬ КОНКУРЕНЦИЯ

Несмотря на тенденцию всеобщей контейнеризации, дефицита этого транспортного оборудования для экспорта в Сибири аналитики рынка логистики сегодня не наблюдают. О нехватке парка в России в начале года говорил генеральный директор АО «Русская контейнерная компания» Иван Гришагин. По его словам дефицит контейнеров, а также нехватка рельсового оборудования добавились к более старой проблеме — терминальным ограничениям при приемке грузов. Айварс Тауриньш считает, что в сравнении с общемировыми показателями в России существует так называемый структуральный дефицит контейнеров. «Он обусловлен дисбалансом импорто-экспортных объемов по регионам»,— говорит он.

Игорь Алюшин наблюдает нехватку контейнеров в определенные периоды года, которых может быть два или три, а также рост стоимости перевозок — в предновогодний период, День основания КНР и др. «В остальное время перевозчики, наоборот, могут значительно снижать цены. Кроме того, дефицит может возникать по одному направлению,— говорит он.— Например, при перевозке импортных товаров с Дальнего Востока в Центральный регион контейнеров может быть достаточно, но при перевозке по тому же маршруту в обратном направлении может наблюдаться дефицит. Таким образом, несбалансированность на рынке есть, и мы с ней боремся, выстраивая

> В СИБИРИ НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В НАПРАВЛЕНИИ ИМПОРТА.

долгосрочные партнерские отношения с владельцами контейнеров и другой инфраструктуры: владельцами железнодорожных терминалов, платформ для контейнеров».

Дефицита контейнеров в России нет, есть большая проблема — контейнеры отечественного производства стоят дороже китайских, несмотря на колебания валютных курсов, отмечает Леонид Хазанов. «Поэтому, к примеру, „Абаканвагонмаш“ имеет серьезные проблемы со сбытом, проигрывая на родном рынке китайским конкурентам. Причина подобного положения дел связана со структурой издержек: в Китае налоги меньше, стоимость рабочей силы ниже, металл стоит дешевле, власти субсидируют экспорт. Предприятия по изготовлению контейнеров зачастую

построены рядом с прокатными заводами, и контейнеры после отгрузки с них сразу же загружаются товарами — тем самым китайцы могут устанавливать низкие цены,— уверен эксперт.— Поблизости от „Абаканвагонмаша" потребителей контейнеров нет, и фактически до них они едут пустыми, перевозя разве что воздух». Ситуацию могла бы изменить погрузка грузов в эти контейнеры в близлежащих от завода региона — Новосибирске и Красноярске.

Особенно сложная ситуация, по мнению собеседника, сложилась с танк-контейнерами из нержавеющей стали — в них возят серную кислоту и каустик. В Китае нержавеющую сталь получают за счет конвертирования никелевого чугуна, выплавляемого за счет использования высококачественных никелевых концентратов из Филиппин, и сразу же прокатывают в лист, отправляя на близлежащий завод по изготовлению танк-контейнеров. «В России же все иначе: надо сначала выпустить никель в Норильске, потом отправить его в Челябинск, где с его помощью произведут нержавеющую сталь, потом сделают лист и лишь затем отправят предприятию по выпуску танк-контейнеров. В итоге наши танк-контейнеры оказываются едва ли не золотыми»,— рассказывает господин Хазанов.

> НЕОБХОДИМОСТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ ТЕРМИНАЛОВ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ И ОБСЛУЖИВАНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ ПОНИМАЮТ ВСЕ УЧАСТНИКИ РЫНКА.

Кроме этого, организация интермодальных перевозок контейнерами требует создания специальных пунктов для их хранения, чистки и ремонта, что не всегда под силу операторам терминалов. В Сибири, по словам члена совета директоров транспортно-логистической компании «Байт» Алексея Шпикельмана, инфраструктура не устарела, но является «возрастной» и не всегда отвечает современным требованиям и трендам. «В случае роста грузопотока контейнерами эта инфраструктура может быть подломлена»,— считает представитель отрасли.

Всего в Сибири таких площадок три, и все они находятся в Новосибирске. Это контейнерный терминал «Клещиха» ПАО «Трансконтейнер», рассчитанный на пропуск 242 тыс. TEU в год, с емкостью складского хранения контейнеров — 4,7 тыс. TEU. Контейнерный терминал группы FESCO занимает около 16 га, из них 1,7 га — площадь контейнерной площадки. Емкость единовременного хранения — 1300 TEU, пропускная способность — 120 тыс. TEU в год. И ТЛЦ «Евросиб-терминал-Новосибирск» площадью в 31 га, из них 5,7 га — контейнерная площадка.

Необходимость увеличения терминалов для размещения и обслуживания контейнеров понимают все участники рынка. Как рассказал директор Агентства инвестиционного развития Новосибирской области Александр Зырянов, один из крупных федеральных игроков отрасли логистики намерен построить на территории ПЛП четвертую площадку под контейнеры. Объем инвестиций собеседник оценивает в сумме 5 — 10 млрд руб. Предполагается, что построена она должна быть в 2020 году.

Между тем отраслевые аналитики ожидают в 2019 — 2020 годах рост грузооборота контейнерных перевозок на 10 — 12% в год.

СВЕТЛАНА ДОНСКАЯ

# СКЛАДЫ НАЛЕВО, СКЛАДЫ НАПРАВО

РЫНОК СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ИМЕЕТ ДИСБАЛАНС КАК СПРОСА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ, ТАК И ГЕОГРАФИЧЕСКОГО РАСПОЛОЖЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ. РЕШЕНИЕ ЭТИХ ПРОБЛЕМ ЗАВИСИТ ОТ ТЕМПОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА, РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ И СОЗДАНИЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ. КРОМЕ ТОГО, ЭКСПЕРТЫ РЫНКА СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ ВИДЯТ ПОТЕНЦИАЛ РОСТА В ИНДИВИДУАЛЬНОМ ПОДХОДЕ К РЕШЕНИЮ ЗАДАЧ КЛИЕНТОВ.

## ЛОГИСТИКА ВЫВОЗИТ

По данным Новосибирскстата, в 2018 году наибольшую долю в общем объеме инвестиций в основной капитал Новосибирской области составили затраты, направленные на строительство и реконструкцию зданий и сооружений, — 59,7%. При этом приоритетными видами экономической деятельности для размещения инвестиций стали «Транспортировка и хранение», на долю которых пришлось 20,4% общего объема инвестиций в основной капитал. «Операции с недвижимостью, транспорт и связь являются основными драйверами экономики региона наряду с торговлей и производством»,— подтверждает руководитель отдела складской и индустриальной недвижимости компании Nazarov & Partners Рустам Сатышев.

Он считает Новосибирскую область крупнейшим транспортно-логистическим и торговым узлом Сибири, и это мнение разделяет директор PNK Group Юрий Менухов. Руководитель российской компании — девелопера промышленных объектов, в портфеле которой находится крупный индустриальный парк «PNK Парк Толмачево» не сомневается — Новосибирск является востребованной локацией: город и регион в последние годы развиваются особенно активно. «Ритейлеры и логистические компании заинтересованы в размещении здесь своих распределительных центров, и Новосибирск неизменно пользуется спросом как среди наших действующих, так и потенциальных клиентов»,— поясняет Юрий Менухов свою позицию.

## ПОТЕНЦИАЛ СЕРВИСА

Растущая инвестиционная и деловая активность новосибирского бизнеса отражается и в динамике спроса на качественные склады. «По итогам 2018 года уровень вакантных площадей в регионе составил по классу „А“ — 10%, по классу „В“ — 14%»,— говорит Рустам Сатышев, отдельно отмечая, что в самом городе уровень вакантных площадей по классу «А» составляет всего 1%.

Заместитель генерального директора «Производственного складского комплекса „Южный“» Игорь Добровольский указывает на диверсификацию вакансий и спроса в зависимости от географического расположения объектов складской инфраструктуры. По его словам, спрос на склады классов «А» и «Б», расположенных в микрорайоне КСМ Первомайского района Новосибирска, за последние два-три года продолжает снижаться, хотя количество предложений класса «А» увеличивается в связи с вводом новых площадей. «В основном востребованы производственные площади, обеспеченные электрическими мощностями»,— констатирует топ-менеджер ПСК «Южный».

«За последние пять лет на нашем комплексе мы ввели порядка 10 тыс. кв. м складов класса „А“ — помещения сдали в аренду, но ожидания не оправдались в полной мере из-за снижения стоимости аренды»,— признает Игорь Добровольский. Однако он видит, что в Новосибирске есть потенциал роста, но при наличии свободных средств для строительства. «Потенциальных арендаторов складских помещений необходимо заинтересовывать сервисом»,— убежден заместитель генерального директора «ПСК Южный».

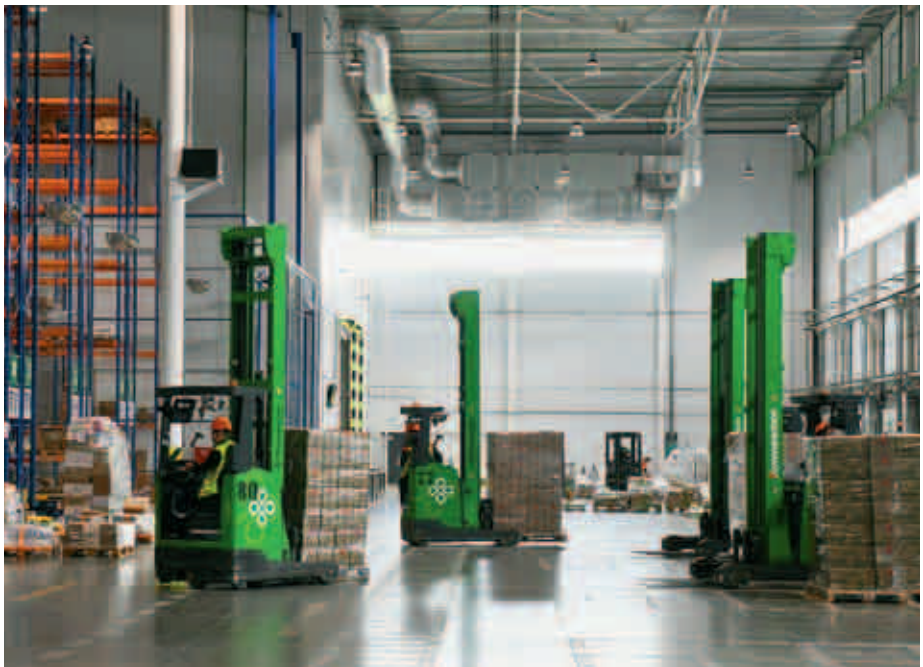
ДИРЕКТОР PNK GROUP ЮРИЙ МЕНУХОВ:

— В последнее время мы видим очень четкую тенденцию: клиенты не готовы ждать свое индустриальное здание дольше одного строительного сезона. Чтобы выдержать столь жесткие сроки, нужно не зависеть от производителей конструктивных элементов зданий.

Рустам Сатышев также обращает внимание на необходимость всестороннего учета интересов клиентов. Он видит тренд в направлении возведения «персонализированных складов» под конкретных клиентов, требования которых постоянно растут. «Сетевым ритейлерам уже не подходят имеющиеся объекты — им необходим один крупный мультитемпературный склад кросс-докингого типа, желательно на федеральной трассе. Транспортные компании чувствуют недостаток складов на отметке пола 1,2 м — им нужен один распределительный центр и несколько филиалов по 1000 — 1500 кв. м по городу. Другим дистрибуторам необходимо только городское расположение, где уже нет вакантных площадей»,— приводит примеры эксперт рынка. По его мнению, именно это стимулирует строительство в формате Build-to-suit — адаптацию под запросы каждого клиента. «Мы прогнозируем увеличение числа таких проектов — в частности наша компания совместно с инвесторами сопровождает сейчас четыре подобных проекта»,— рассказывает руководитель отдела складской и индустриальной недвижимости компании Nazarov & Partners.

## СКЛАДСКИЕ ПЛАНЫ

Дальнейшее развитие новосибирского рынка складской недвижимости будет зависеть от общей экономической ситуации в стране и развития транспортной системы — как федерального, так и регионального уровня. «В нашем случае очень актуальны Восточный объезд и дорога через Алтай, Казахстан в Китай — если это направление будет востребовано, то потребуют-



**СКЛАД КЛАССА «А»** имеет уровень пола 1,2 метра, высоту потолков 12–14 м, должен быть оснащен автоматической системой пожаротушения.

**СКЛАД КЛАССА «В»** может иметь уровень пола от «нулевой» отметки, высоту потолков шесть-восемь метров, наличие автоматической системы пожаротушения не требуется.

ся дополнительные складские помещения»,— предполагает заместитель генерального директора «ПСК Южный». А при сохранении текущей ситуации Игорь Добровольский прогнозирует дальнейшее развитие складской инфраструктуры левого берега (западное направление) и восточного направления правобережья.

По мнению Рустама Сатышева, новосибирский рынок складской недвижимости явно перекошен в сторону «левого берега реки Обь», в результате чего создались зоны с высокой и низкой конкуренцией. «И в 2019 году этот тренд будет только усиливаться, так как ожидается рекордный объем ввода складской недвижимости — 289 тыс. кв. м, и большая часть этих площадей будет размещена на территории Промышленно-логистического парка (ПЛП)»,— прогнозирует Рустам Сатышев.

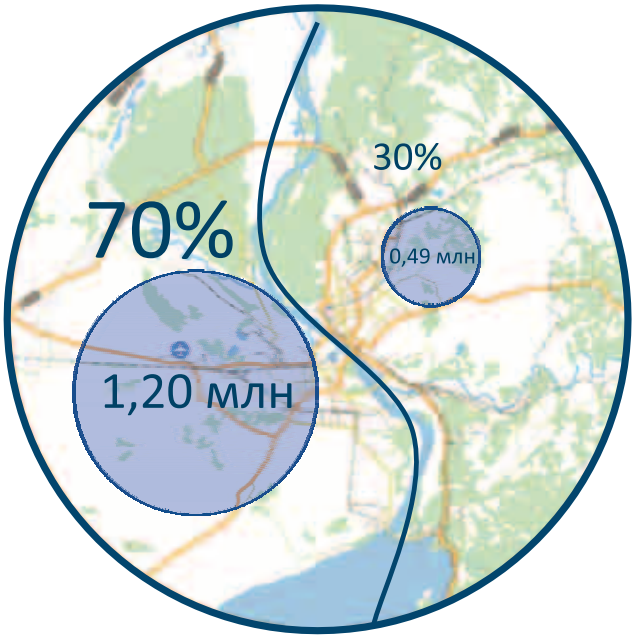
«Такой дисбаланс может быть устранен благодаря развитию на правом берегу таких проектов, как промышленно-логистический парк „Восточный“ в районе Северного обхода»,— считает генеральный директор Агентства инвестиционного развития (АИР) Новосибирской области Александр Зырянов. Кроме того, он уверен — с точки зрения оптимизации движения большегрузного транспорта крупные складские комплексы должны

> В 2019 ГОДУ ОЖИДАЕТСЯ РЕКОРДНЫЙ ОБЪЕМ ВВОДА СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ — 289 ТЫС. КВ. М.

располагаться вне или на окраине города. «А в городе могут располагаться более мелкие склады для обеспечения оперативной доставки продукции»,— рассуждает руководитель АИР.

По информации руководителя отдела складской и индустриальной недвижимости компании Nazarov & Partners, самыми ожидаемыми проектами являются оптово-распределительный центр «Росагромаркета» площадью 93 тыс. кв. м с планируемым сроком сдачи III – IV кв. 2019 года, распределительный центр X5 Retail Group (38 тыс. кв. м, II – III кв. 2019 года), СК «Сибирский» (22 тыс. кв. м, I кв. 2019 года), а также проекты «Почты России» (48 тыс. кв. м), ГК IEK (26 тыс. кв. м), БП «Южный» (6,6 тыс. кв. м) и проект PNK Group.

Подробно о последнем объекте рассказывает директор PNK Group. По его словам, это одна из последних сделок в новосибирском парке, где компания ведет строительство индустриального здания площадью 30 тыс. кв. м по индивидуальному проекту для ритейлера «Лента». «Здесь будут распо-




Распределение качественных складов по берегам (суммарно класс А, В)

## Складская недвижимость Новосибирска

| Класс | Площадь, млн кв. м | Ставка руб. кв. м/год (без НДС и операционных затрат) | Операционные затраты руб., кв. м/год | НДС | Вакансия, % |
|---|---|---|---|---|---|
| A | 1,02 | 3600* | 800 | 18% | 10 |
| B | 0,67 | 3500* | 0 | 0 | 14 |

* Triple Net (без НДС, без OPEX)

Вакансия А и В в абсолютном выражении составляет 196 тыс. кв. м.

Nazarov&Partners

ложены как складские, так и производственные помещения»,— уточняет Юрий Менухов, добавляя — резидентами индустриального парка «PNK Парк Толмачево» являются не только ритейлеры, но и логистические и производственные компании.

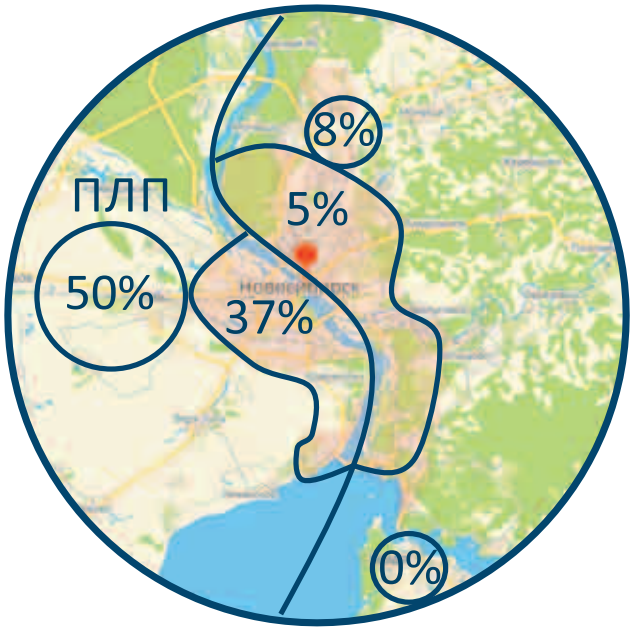
«Важно формировать логистические цепочки на территории всей Новосибирской области: если создать небольшие распределительные центры в районах, объединив их в сеть вокруг крупного центра, то это позволит выстроить эффективную систему доставки продукции небольших производителей и фермерских хозяйств к основному рынку сбыта»,— замечает Александр Зырянов. По его словам, уже предложено рассмотрение такого проекта в дополнение к федеральному ОРЦ «Росагромаркет».

На более отдаленном горизонте, в 2020 году, Рустам Сатышев ожидает ввод в эксплуатацию объектов компании розничной торговли «Магнит» (АО «Тандер», 45 тыс. кв. м), обувной компании «Монро» (10 тыс. кв. м) и сети магазинов электроники и бытовой техники RBT.RU (26 тыс. кв. м).

«В настоящее время подавляющее большинство компаний хотят заниматься своей основной деятельностью — торговлей, логистикой, производством, а строительство распределительных и логистических центров, производственных площадок предпочитают делегировать специализированным строительным компаниям»,— рассуждает Юрий Менухов в контексте возможной тенденции перехода арендаторов к самостоятельному строительству. Директор PNK Group убежден, что клиент хочет получить полностью готовое здание под ключ в четко обозначенные сроки и именно такой подход руководитель российской компании — девелопера промышленных объектов считает тенденцией настоящего времени.

Однако Александр Зырянов считает, что все зависит от стратегии развития компании. «Бизнес выбирает сам, какие задачи он будет решать самостоятельно, а что можно отдать на аутсорсинг»,— говорит генеральный директор Агентства инвестиционного развития Новосибирской области.

ИГОРЬ СТЕПАНОВ




Распределение складов класса А

## Складская недвижимость Новосибирска

— **87%** складов класса А сконцентрировано в Западной части Новосибирска, из них **50%** в районе Промышленно-логистического парка (ПЛП).

— Вакансия на левом берегу составляет **9%** (93 тыс. кв. м), на правом берегу **1%** (11,5 тыс. кв. м).

— В ПЛП сложилась самая высокая конкуренция, ставки снижаются **до 3 тыс. руб./кв. м/год.** Ожидается рекордный объем ввода складов в 2019 году.

— Дефицит складов в черте города и в правобережье. Ставки достигают **4,8 тыс. руб./кв. м/год.**

— **Восточное направление** (ПЛП «Восточное», Северный объезд, Пашинский переезд) является следующей перспективной зоной развития.

Nazarov&Partners

# ДОСТАВКА, СЭР

ДИНАМИКА РАСТУЩЕГО РЫНКА ОНЛАЙН-ТОРГОВЛИ МЕНЯЕТ РЫНОК ЛОГИСТИКИ. МНОГИЕ КОМПАНИИ ОТДАЮТ ДОСТАВКУ НА АУТСОРСИНГ, ПРЕДЛАГАЯ ПОКУПАТЕЛЯМ НА ВЫБОР НЕСКОЛЬКО СЛУЖБ И РАЗНЫЕ УСЛОВИЯ. ТАКЖЕ РАСТЕТ СПРОС НА СПЕЦИАЛЬНУЮ ТРАНСПОРТИРОВКУ И КРУПНОГАБАРИТ. ПРЕДСТАВИТЕЛИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ РАССКАЗАЛИ, ЧТО СЕГОДНЯ ЗАКАЗЫВАЮТ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ ОНЛАЙН И В КАКУЮ СТОРОНУ ДВИЖЕТСЯ РЫНОК ЛОГИСТИКИ ДЛЯ ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНОВ.

## КТО, ЧТО И КАК

По данным Data Insight, в 2018 году выручка компаний интернет-торговли в России составила 1,15 трлн руб., увеличившись на 19% по сравнению с предыдущим годом. Пользователи сделали 290 млн заказов на среднюю сумму 3,97 тыс. руб. каждый. По данным агентства, продолжается рост числа заказов, появляются новые покупатели, несмотря на уменьшение среднего чека. За последние два года рост числа доставок в постаматы и пункты выдачи составил 392%. При этом, по оценке Data Insight, логистическая инфраструктура в стране остается фрагментированной и пользователи предпочитают использовать самовывоз или отправляются в пункты выдачи заказа (ПВЗ). Если в Москве преобладает курьерская доставка, то жители других крупных городов чаще выбирают самовывоз из магазинов и ПВЗ, тогда как небольшие населенные пункты в основном пользуются услугами «Почты России». Сегодня ключевыми игроками доставки онлайн-заказов являются «Почта России», СДЭК, Ozon, Wildberrys, DPD, PickPoint, PonyExpress, DHL.

Главный исполнительный директор (CEO) PickPoint Надежда Романова говорит, что предпочтения покупателей сместились в сторону самовывоза. «Онлайн-продавцы три года назад окончательно приняли идею, что способ доставки должен выбирать покупатель в зависимости от своих предпочтений. Именно на этом фоне произошел резкий рост самовывоза. Оказалось, что покупателю удобнее самому выбирать место и время получения заказа, не отвлекаясь на общение и ожидание курьера или очереди»,— пояснила она.

По словам госпожи Романовой, в общем объеме PickPoint

на Сибирь сейчас приходится чуть менее 10% доставок из всего оборота (как и по рынку e-commerce в целом). В 2018 году компания выдала в СФО около 1,05 млн онлайн-заказов из 10,5 млн общего объема. На начало марта 2019 года в Новосибирске работают 80 постаматов PickPoint и 33 пункта выдачи, в Красноярске — 54 и 19 соответственно. «При этом мы планируем расширение сети в регионе. В частности, в рамках совместного предприятия PickPoint и X5 мы планируем до конца 2019 года установку постаматов в сети „Пятерочка" на территории Сибири»,— добавила госпожа Романова.

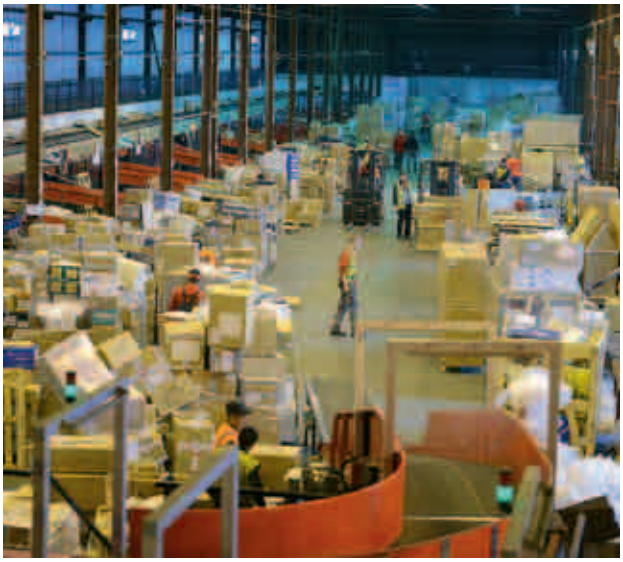
По данным эксперта, в постаматах и пунктах выдачи PickPoint сибирские покупатели чаще всего получают товары из категории fashion со средним чеком 3500 руб., далее beauty — 1800 руб., затем идут детские товары — 1000 руб. и техника — 6000 руб.

Генеральный директор новосибирского филиала ООО «Байкал-Сервис ТК» Сергей Кондюрин говорит, что сегодня основной площадкой, где жители сибирских регионов заказывают товары онлайн, служит Aliexpress (Tmall). Доставку от этого интернет-магазина в Новосибирске осуществляет в основном компания DPD, причем как в постаматы, так и до двери клиента. «В целом среди служб экспресс-доставки именно эта фирма доминирует в крупнейшем городе Сибири. Речь, конечно, идет о небольших грузах и посылках,— пояснил он.— Экспресс-доставкой „крупногабарита" в Новосибирске никто в промышленном масштабе не занимается, эта ниша фактически свободна. Ее могут занять перевозчики, специализирующиеся на сборных грузах, если отладят работу на первой и последней миле».

По словам директора по продажам региона Сибирь и Дальний Восток DPD в России Ильи Мартынова, основную массу отправлений составляют небольшие посылки: к крупногабариту можно отнести максимум 15% отправлений. В основном это заказы интернет-магазинов, продающих мебель, товары для дома и спортивный инвентарь. Согласно данным ежегодного исследования предпочтений онлайн-покупателей DPDgroup E-shopper Barometer, по топ-5 категорий, покупаемых онлайн, средний чек составляет: книги — 1290 руб., товары для красоты/здоровья — 1944 руб., товары для отдыха — 2281 руб., одежда/обувь — 2879 руб., бытовая техника/электроника — 7991 руб. «Данные приведены по российским респондентам (участвовали 1018 человек) без распределения по регионам, но средний чек в Сибири соответствует общероссийским трендам»,— прокомментировал спикер.

> ОСНОВНУЮ МАССУ ОТПРАВЛЕНИЙ СОСТАВЛЯЮТ НЕБОЛЬШИЕ ПОСЫЛКИ: К КРУПНОГАБАРИТУ МОЖНО ОТНЕСТИ МАКСИМУМ 15%.

Традиционно рынок курьерских грузоперевозок — это прежде всего грузы в категории до 20–30 кг. «Такие ограничения обусловлены спецификой экспресс-доставки, важными составляющими которой являются скорость доставки и низкая цена. Да и спрос на крупногабаритную бытовую технику в количественном выражении в разы меньше, чем на те же смартфоны, фены, флешки и пароварки,— говорит операционный директор ООО „Байкал-Сервис ТК" Алексей Оськин.— Однако развитие электронной торговли и запрос интернет-магазинов на доставку разнообразных грузов привел на этот рынок компании, специализирующиеся на перевозке сборных грузов. Действительно, хорошие компетенции в магистральных перевозках и отсутствие жестких габаритных ограничений сделали их перспективы на данном рынке вполне реальными». По мнению Оськина, слабым местом «сборников» является развитие сервисов на первой и последней миле, поэтому последние 2–3 года практически все игроки рынка активно добирают компетенции в вопросах доставки грузов до двери, в том числе используют дополнительные возможности по выдаче грузов, такие как ПВЗ.



## АУТСОРСИНГ

Сейчас на рынке онлайн-торговли очень отчетливо прослеживается тренд на использование аутсорсинга логистики. Интернет-магазины предпочитают сосредотачивать свои усилия на развитии продаж, не распыляясь на обработку и доставку грузов. «Если говорить о мелких компаниях, то для них это вопрос выживания. Содержание своих служб доставки для них неподъемное бремя,— рассказывает Алексей Оськин.— Крупные площадки пытаются оптимизировать свои расходы, получая скидки у курьерских компаний за счет своих объемов. Полной версией такого аутсорсинга является фулфилмент, когда на откуп логистическим компаниям отдается не только складская обработка и доставка, но и управление товарными запасами и услуги call-центров, замыкая круг комплекса логистических услуг».

По словам директора по развитию компании Mail Boxes Etc Алексея Боровкова, аут-

сорсинг выгодно использовать небольшим и средним компаниям, и только крупные игроки приобретают выгоду от самостоятельной логистики в отдельные города. «В качестве ориентира тут можно взять размер фуры. Если у компании достаточный объем для того, чтобы ежедневно в определенный город отправлять 80-кубовый полуприцеп, то однозначно ей выгоднее делать логистику самостоятельно. В остальных случаях имеет смысл обращаться к службам экспресс-доставки или транспортным компаниям, которые будут консолидировать груз с грузом других клиентов. Бывает, что компании отправляют небольшой коммерческий транспорт на относительно большое расстояние (от 500 км), но это не совсем экономически обосновано»,— поясняет он.

«Очевидно, что свою логистику могут себе позволить только очень крупные игроки, такие как, например, М.Видео или Lamoda. При этом часть доставок в любом случае остается на аутсорсинге, т.к. собственная инфраструктура не позволяет закрывать все потребности. Например, Lamoda использует в том числе пункты выдачи DPD, в которых покупатели могут забирать товары»,— комментирует Илья Мартынов.

## ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗЫ

Показательной тенденцией 2018 года стал активный переход покупателей на маркетплейсы, рассказывает Надежда Романова. «Пользователи хотят покупать в Сети максимально широкий пул товаров. То есть не только одежду и косметику, но и пакеты для мусора и моющие средства. При этом мы видим, что расширение категорий приводит к снижению среднего чека на фоне увеличения частоты заказов на одного покупателя. За счет этого, по нашим прогнозам, будет расти доля малогабаритного груза и сократятся сроки доставки. Но здесь, как всегда, ключевую роль играет территориальная удаленность. Если доставка идет со склада в городе, то покупатель может получить свой заказ уже на следующий день. Если заказ доставляется из Москвы, то в среднем по региону это занимает 4 дня»,— добавила она. По прогнозу эксперта, самовывоз продолжит наращивать свою долю, а управление доставкой переместится в смартфоны пользователей.

По оценке Алексея Боровкова, развитие маркетплейсов приведет к более низкой маржинальности аутсорсеров доставки. «Одна из ключевых особенностей сегодня — клиенты интернет-магазинов ассоциируют службу доставки с самим магазином. „Покупали у вас товар — он поломался“ — частый вопрос к ПВЗ, владельцы которого всего лишь имеют агентский договор со службой доставки,— говорит он.— Тогда как сроки доставки интересуют больше интернет-магазины, чем их клиентов. Последние хотят ниже цену и готовы подождать, первые — сократить заморозку денег в товаре. А чем раньше будет доставка, тем быстрее они получат оплату».

Партнер группы RB Partners Арсений Даббах прогнозирует усиление конкуренции и рост рынка на 30% в связи с ростом доли e-commerce в ритейле.

ДИРЕКТОР ПО РЕГИОНАЛЬНОМУ РАЗВИТИЮ IML ИЛЬДАР МИРСАИТОВ:

— Рынок электронной коммерции постоянно растет. В текущем году рост составит около 12-15%. Конкуренция между провайдерами будет только возрастать. Основная ставка будет делаться на улучшение сервиса, особенно на уменьшение срока доставки и его четкое соблюдение

«Появление новых сегментов в B2C ведет к запросу на специализированную доставку. Например, развивается рынок доставки еды, что означает новые требования к логистике, в том числе складской. Высокий потенциал есть у фармацевтики, а также у алкоголя, онлайн-продажи которых в ближайшем будущем будут легализованы. Люди все больше покупают крупную бытовую технику онлайн, поэтому растет сегмент доставки крупногабаритных грузов до двери,— рассказывает Илья Мартынов.— Нельзя не сказать еще об одном сегменте, который показывает активный рост — продажах между физическими лицами. Рынок C2C по объемам сопоставим с B2C (около 90 млн сделок по продаже товаров через онлайн-платформы в 2017 году), логистические операторы разрабатывают решения и для этого сегмента. Для одного из крупнейших игроков этого рынка — „Авито“ — мы осуществляем доставку с осени прошлого года».

Директор по интернет-маркетингу ООО «Байкал-Сервис ТК» Максим Блынский указывает на то, что основные точки роста электронной коммерции в последние пару лет сместились из Москвы в регионы. «Игрокам рынка онлайн-торговли приходится расширять географию своей деятельности и развивать сотрудничество с транспортными компаниями, которые занимаются сборными грузами, с тем чтобы удовлетворить растущий спрос в регионах,— говорит он.— Следующая очень серьезная точка роста, которая обозначилась в 2017 – 2018 годах, — это ближнее зарубежье: Казахстан, Республика Беларусь, Украина, Таджикистан, Узбекистан, Кыргызстан. Те интернет-магазины, которые серьезно восприняли эти направления, имеют совершенно другие показатели прироста по выручке. Прирост выручки по странам ближнего зарубежья, если его сравнивать с приростом по России, по самым скромным оценкам, выше в 2 – 3 раза».

МАРГАРИТА РЕШЕТИНСКАЯ

**Петр Георгиевич Щедровицкий**

- Президент фонда «Институт развития им. Г. П. Щедровицкого»
- Российский философ и методолог
- Консультант по вопросам пространственного развития, региональной и промышленной политики, инновационной деятельности и подготовки кадров
- Член экспертного совета Агентства стратегических инициатив
- Заведующий кафедрой стратегического планирования и методологии управления НИЯУ МИФИ
- Член экспертного совета правительства России
- Советник генерального директора по стратегическому развитию союза «Агентство развития профессиональных сообществ и рабочих кадров „Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)“»
- Главный эксперт НИУ ВШЭ
- Член правления фонда «Центр стратегических разработок „Северо-Запад“»
- Член совета «Кластера инновационных технологий ЗАТО г. Железногорск»

**Лекция**
**П. Г. Щедровицкого**

# Новая промышленная революция:
## РОЛЬ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ, ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РЕГИОНА

**29 мая** 2019

**Научная библиотека НГТУ**
**17.00-20.00**


**Остались вопросы? Звоните**
*Наумова Инна*
naumova@kommersant-nsk.ru
**+7 (383) 209-34-42, вн. 112**
*Куць Ирина*
kuts@kommersant-nsk.ru
**+7 (383) 209-34-42, вн.109**


ТЕЗИСЫ:

- Оценка положения Новосибирска в мировой системе разделения труда
- Базовые технологические пакеты новой промышленной революции
- Как новосибирским предприятиям выйти на мировой уровень
- Зачем и как мыслить в мировом масштабе

Коммерсантъ

#здесьвсе
#коммерсантъсибирь

Урочище Актра
эко-отель

Озеро Телецкое

# Вдали от суеты

+7 (913) 477 83 99
aktra-hotel.ru
instagram.com/aktra_hotel