

ЧТО ЖДЕТ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ РЫНОК В 2014 ГОДУ: ЭКСПЕРТЫ ОЗВУЧИЛИ ПРОГНОЗЫ ПО ОТРАСЛИ

3 апреля в пресс-центре «Интерфакс» состоялся круглый стол «Российский транспортно-логистический рынок глазами участников: болевые точки и перспективы роста», на котором представители компаний-лидеров рынка обменялись мнениями о текущей ситуации в отрасли и сделали прогнозы на 2014 год.

Генеральный директор «СТС Логистикс» Марк Бреннейзер был не слишком оптимистичен в своих высказываниях о состоянии российского рынка: «В последние два года повсеместно слышится слово «кризис». Мы видим, что многие секторы нашего рынка (коммерческий и грузовой транспорт, например) не растут, а, напротив, сокращают свою деятельность. Но есть сегменты, в которых наблюдается рост, среди них автомобильные запчасти и розничная сфера».

Все отчетливее видна тенденция сокращения спроса: потребители покупают меньше и в основном приобретают малоценные продукты. Зафиксировано снижение объема закупок и цен приобретаемых товаров. «В данных условиях многие компании стали работать на самоокупаемость, а не на прибыль. Что касается состояния транспортной и логистической сферы, здесь не стоит ждать значительных инвестиций», — подытожил г-н Бреннейзер.

Директор по маркетингу логистической компании «Молком» Полина Винокурова высказала иную точку зрения: «В конце 2013 года эксперты делали достаточно сдержанные прогнозы относительно сегмента складской логистики, но так или иначе все говорили о его росте. Падение курса рубля внесло некоторые коррективы в видение рынка складской недвижимости и услуг, которые оказывают складские провайдеры. Сегодня арендные ставки на площади, сдаваемые операторам, в большинстве случаев зафиксированы в долларах или евро. Поэтому продолжающийся существенный рост курса доллара и евро относительно рубля негативно отражается на провайдерах, арендующих складские площади». В этой ситуации преимущество имеют логистические операторы, которые располагают собственными складскими площадками, как, например, «Молком» или FM Logistic.

Многие девелоперы задумались о смене ценовой политики — скидках для новых клиентов, однако скидки по уже существующим контрактам в ближайшие 3—4 месяца вряд ли возможны, отметил эксперт. «Что касается клиентов логистических компаний, то есть сегменты, где темпы роста замедлились, но пока нет оснований говорить об общем падении объемов хранения и перевозок. Возможно, если это и произойдет, то через 5—6 месяцев», — продолжила госпожа Винокурова. — Обычно крупные ритейлеры и производители делают прогно-



зы на год вперед, поэтому в последующие 6—8 месяцев логистические провайдеры будут работать в прежнем режиме».

Солитарен с Полиной Винокуровой и коммерческий директор DPD в России и СНГ Леонид Зондберг: «Складские операторы пока могут не ощущать стагнации, потому что в условиях падения спроса объем хранения на складах не уменьшается. Однако наши клиенты из основных отраслей (автопром, промышленное, телекоммуникационное и медицинское оборудование) уже скорректировали темпы роста бизнеса: 5% в год вместо 10—15».

Господин Зондберг отмечает активный рост только в сфере онлайн-продаж, но данный сегмент занимает лишь 1,5—2% от общего рынка ритейла. Однако для складских операторов онлайн-продажи представляют большой интерес. Стоит ожидать определенной консолидации в этом сегменте в среднесрочной перспективе, считает эксперт. «Необходимо, чтобы логистические операторы оптимизировали бизнес-процессы, также полезен опыт западных коллег — это позволит более эффективно работать на рынке B2C. В настоящее время прибыльность операций в B2C сегменте намного меньше, чем в B2B. В целом мы оптимистично смотрим на рынок и ожидаем, что в этом году рост продаж составит 10—15% (в прошлых годах продажи росли на 20—30%)», — резюмировал Леонид Зондберг.

Управляющий партнер 3PL-провайдера LogLab Михаил Малахов остановился в своей речи на макроэкономических трендах. Он отметил, что, несмотря на двукратное увеличение объема потребительских затрат в I квартале 2014 года по отношению к аналогичному периоду прошлого года, торможение импорта процессом удорожания бивалютной корзины к рублю станет глобальным трендом нынешнего года. Важная тенденция, укоренившаяся еще в 2012 году, — сокращение объемов промышленного производства в России. Эксперт выделил еще один тренд: универсальные торговые сети начинают самостоятельно производить доставку, снижая количество точек погрузки-выгрузки.

«Пока логистические операции в России по сравнению с китайским и американским рынками, географически сходными с нами, малоэффективны, но есть большой простор для совершенствования. Это приводит к тому, что наши потенциальные клиенты по мере роста логистической компетенции ищут креативные решения, помогающие снизить добавленную стоимость. Такие инициативы заказчиков, как аутсорсинг (выделение функций в сторону внешнего провайдера), найдут продолжение в следующем году. Это потребует высокой компетентности от логистических операторов, хорошего понимания отрасли, чтобы дать заказчику именно то, что ему нужно», — прокомментировал господин Малахов.

В качестве значимого макроэкономического тренда, который может проявиться в этом году, эксперт назвал также импортозамещение. «Маловероятно, что санкции, которыми нас пугали, серьезно вступят в силу и будут иметь значимые экономические последствия. Тем не

менее это сигнал нашей стране и хороший импульс для дальнейшего стимулирования и проведения импортозамещения. Надеюсь, уже в этом году мы увидим результат, — высказался Михаил Малахов. — Сочетание всех названных разнонаправленных векторов в этом году подтолкнет рынок к небольшому, но все же росту — в 3—5%».

Директор по развитию бизнеса в России FM Logistic Владимир Серебряков обратил внимание собравшихся на потенциал регионов: «Как мы полагаем, в ближайшее время прирост рынка логистики будет происходить преимущественно за счет регионов. Несмотря на наибольшее сосредоточение логистических операций в Москве, в несколько раз превосходящее любой другой регион России, столичный логистический рынок сбалансирован. Региональная ситуация совсем иная. Если в Самарской, Свердловской и Новосибирской областях идет развитие и уже создана базовая логистическая инфраструктура, другие регионы заметно отстают. К тому же не во всех регионах власти готовы к активному диалогу с бизнесом. Начиная с прошлого года мы наблюдаем большое внимание всех участников рынка к регионам и увеличение присутствия в них. Это будет поддерживаться другим популярным течением последнего времени — тяготением к регионализации производства. Стремясь оптимизировать издержки, в первую очередь снизить затраты на рабочую силу, энергоносители, инфраструктурные проекты, производители выносят свои площадки в регионы, приближая точку изготовления продукции к месту ее конечной продажи, что позволяет сократить логистические издержки».

Руководитель внешнеторговой и транспортной практики юридической фирмы ООО «Марш энд Уилтс» Андрей Голубчик затронул наиболее болезненную — законодательную — сферу: «Транспортная отрасль нашей страны живет в уникальных условиях. Россия является участницей международных конвенций, однако международные перевозки грузов осуществляются по одним законам, а перевозки грузов внутри страны — по другим. В Гражданском кодексе заявлено, что у нас должен быть закон о смешанных перевозках. Такие перевозки выполняются логистическими или мультимодальными операторами, которые последовательно организуют перевозку груза несколькими видами транспорта. В действительности этого закона нет. Не менее парадоксальна ситуация с транспортно-экспедиционной деятельностью. Закон о ней противоречив. Попытки внести в него коррективы делались неоднократно, тем не менее изменений не произошло».

Что касается перевозок разными видами транспорта, господин Голубчик уверен: грузовладельцы делают все, чтобы перейти с железнодорожного транспорта на автомобильный, так как перевозки по железной дороге перестают быть рентабельными. «Но несмотря ни на что транспортный сектор будет продолжать функционировать и развиваться», — резюмировал Андрей Голубчик.