

СКЛАД ЗАКРЫТ

КАК ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ РАБОТАЮТ В КРИЗИС И ОТ КАКИХ УСЛУГ ПРЕДПОЧИТАЮТ ОТКАЗЫВАТЬСЯ КЛИЕНТЫ. **ИВАН АНАНЬЕВ**



ФОТО: LORI

Кризис, стагнация экономики и международные санкции сильно ударили по логистической отрасли. Впрочем, проблемы сегодня испытывают не только российские компании: спад мировой экономики влияет на отрасль во всем мире. Например, в Китае цены на экспортные контейнерные перевозки за год снизились на треть. Как рассказал РБК+ представитель логистической компании Liger Logistics Ирина Зенина, стоимость доставки 20-футового контейнера в Европу иногда не покрывает расходов на топливо. Но если на развитых рынках стоимость перевозок снижается, то российским компаниям в условиях падения рубля и роста собственных расходов приходится в лучшем случае сдерживать цены на прежнем уровне.

ЦЕНЫ РАСТУТ

Удерживать стоимость услуг удается не всем. С введением системы «Платон» и ростом стоимости топлива игроки рынка еще в прошлом году начали постепенно увеличивать цены на перевозки. Глава транспортной компании «Светлана-К» Екатерина Гордиенко оценила рост в среднем на 7%. При этом по отдельным узкоспециализированным видам перевозок стоимость услуг, напротив, понизилась на 10–25%, в том числе, по оценке гендиректора компании «Артекс групп» Дениса Родченко, стало меньше заказов на перевозки оборудования для горнодобывающей промышленности.

Основной рост цен, как сообщили РБК+ в логистической компании Tablogix, произошел в четвертом квартале прошлого года, когда на 10% увеличилась стоимость железнодорожных перевозок, а после банкротства авиакомпании «Трансаэро» минимум

на четверть выросли тарифы на авиаперевозки. Поднялись и цены на перевозки специальных грузов, например в изотермических контейнерах. На рост стоимости также повлиял дефицит качественного подвижного состава, говорит директор по операциям FM Logistic Александр Павлов. Недостаток специальных машин, поясняет эксперт, сформировался из-за ухода с рынка большого количества частных и нелегальных игроков, которые не смогли продолжить деятельность в рамках прежней бизнес-модели из-за более пристального внимания со стороны контролирующих органов.

С точки зрения российских участников рынка, наиболее уязвимыми из-за взаимных санкций оказались международные грузоперевозки. Альтернативой дорожающим автоперевозкам могут стать интермодальные перевозки из Европы в контейнерах, прогнозирует Андрей Шабардин из компании Itella: «Товар загружается в контейнер в Европе, проходит таможенные формальности, контейнер перевозится автотранспортом до ближайшего европейского морского порта, отгружается на судно и идет морем в Санкт-Петербург, проходит таможенное оформление и затем доставляется автотранспортом до места назначения в России. Срок доставки составляет примерно 8–11 дней».

ДВУСТОРОННЯЯ ЭКОНОМИЯ

Из-за спада деловой активности пострадали и внутрироссийские перевозки, а потребители стали экономить, отказываясь от дополнительных услуг, например страховки. Меньше стало заказов в адрес региональных дистрибьюторов, а также частных индивидуальных предпринимателей. Наконец, весь прошлый год эксперты единодушно отмечали рост доли сборных грузов. «Если раньше клиент

делал отправки четыре раза в неделю, то теперь он отправляет то же самое количество товара, но уже два раза в неделю», — подводит итоги Екатерина Гордиенко. С другой стороны, говорит эксперт, увеличивается грузопоток в торговые сети.

В трудной ситуации оказались и компании, инвестировавшие в обновление парка в предкризисные годы. Александр Павлов отметил, что при сокращении объемов перевозок и увеличении лизинговых платежей с рынка ушли многие компании, имевшие валютные лизинговые соглашения или большие заимствования в банках. Руководитель транспортной службы логистической компании ПЭК Игорь Алексашов добавляет, что проблемы также испытывают узкоспециализированные компании: «Если произошло падение спроса в их отрасли и снизился объем ввозимых грузов из-за рубежа, компании могут начать закрываться уже в ближайшее время».

Пострадал и рынок экспресс-доставки, который из-за спада деловой активности потерял долю в сегменте документооборота. Впрочем, виной тому не только кризис, считает директор департамента логистики и операций курьерской компании City Express Александр Анзин, но и развитие систем электронного документооборота. С другой стороны, можно ждать роста количества отправок интернет-магазинов. «На сегодняшний день объемы заказов на доставку по России отправок из зарубежных магазинов ниже, но многие местные ретейлеры из-за кризиса начинают уходить в менее затратную электронную торговлю», — объясняет этот тренд эксперт.

Александр Павлов рассказал, что логистические компании и сами начали оптимизировать затраты на организацию процесса и управление

стоками, что сказывается на уровне сервиса: они сокращают ассортимент, складские запасы, закрывают небольшие региональные склады, переводя снабжение на местных дистрибьюторов или частые сборные доставки напрямую на грузополучателя.

Кроме того, в стороне остались высокотехнологичные решения, требующие инвестиционных бюджетов. Наконец, меньшим спросом в кризис пользуются услуги ответственного хранения. «Сейчас клиент не готов долго держать остатки груза, так как это крайне невыгодно. С 2015 года объемы грузов мельчают, а количество отправок увеличивается», — отмечает Игорь Алексашов.

НАБОР УСЛУГ

Сокращение оборота привело к сдерживанию роста цен, но о расширении списка услуг в сфере логистики речь пока не идет. Руководитель программы «МВА — Стратегическая логистика» бизнес-школы «Мирбис» Вячеслав Белобжецкий пояснил, что борьба за клиента сейчас ведется за счет сервиса и точечных отраслевых решений для интернет-магазинов, фармацевтических компаний и потребителей промышленного оборудования.

В условиях кризиса на рынке логистики больше всего шансов на выживание у тех, кто кроме перевозок сможет предложить клиентам широкий спектр услуг — от складского хранения, упаковки и страхования грузов до таможенного оформления и финансирования деятельности, говорит Ирина Зенина. Согласен с этим утверждением и Александр Павлов из FM Logistic, где готовы предложить этот набор даже мелким клиентам: «Услугой можно воспользоваться, даже имея одну поставку в месяц с разовым объемом от одной палеты. Еще шесть месяцев назад формирование такого предложения со стороны крупного провайдера казалось немислимым».

В текущем году эксперты не ожидают существенных изменений в отрасли. Директор департамента транспортной логистики компании «Молком» Тимур Ратников прогнозирует сохранение прежних тенденций: «Снижение объемов перевозок на транспорте будет происходить быстрее, чем снижение грузооборота. Предположительно, первый показатель снизится на 10–15%, второй — на 8–12%».

Цены на перевозки могут пойти вверх при первом же скачке сезонного спроса, особенно со стороны небольших транспортных компаний, считает Александр Павлов. Вячеслав Белобжецкий отмечает, что на стоимость перевозок повлияет и некоторый рост заработной платы, и увеличение цен на технику вследствие девальвации рубля либо рост затрат на поддержание стареющего парка машин. Кроме того, на рост цен может повлиять и повышение ставок системы «Платон», которые пока заморожены на низком уровне. Впрочем, действительно серьезного скачка эксперты не ждут, оценивая предполагаемый рост цен в 6–7%.