

УДК 658.7

ПРОБЛЕМЫ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ И ГОРОДА КРАСНОЯРСКА

Масленникова К. А.

Научный руководитель – доцент Яричина Г. Ф.

Сибирский федеральный университет

Красноярский край логистически крайне перспективен. По оценке экспертов, Красноярск находится в десятке приоритетных городов для развития сетевого проекта. За минувший год грузопоток на красноярском рынке значительно увеличился. Однако эксперты констатируют: спрос на услуги логистических операторов практически не вырос. Компании по-прежнему занимаются перевозкой и хранением грузов самостоятельно и не спешат отдавать логистику на аутсорсинг.

Преобладание транспортно-экспедиционных услуг на местном логистическом рынке налицо. Называть рынок Красноярского края и Красноярска «логистическим» – слишком громко. Сегодня это в большей степени рынок транспортно-экспедиционных услуг. Причём это относится не только к местному рынку, но и к российскому в целом. В нашей стране развиты такие транспортные логистические услуги, как экспедиторские, автомобильные перевозки, ж\д перевозки, авиаперевозки. Услуги складирования находятся в разделе проблемных, например, упаковка грузов, хранение, обработка. А сопровождающие услуги, такие как консультирование, страхование, оптимизация грузопотоков, управление заказами, находятся в развитии и усовершенствовании.

Сейчас логистический рынок у нас в стране находится на ранней стадии развития. Наиболее динамично в нашей стране сейчас развиваются простые логистические операции: перевозка и экспедирование грузов всеми видами транспорта. Сложным комплексным логистическим услугам, например, интеграция и управление цепями поставок от производителя к конечному потребителю, наши провайдеры уделяют значительно меньше внимания. Но тенденция увеличения к предоставлению более сложных услуг всё же наблюдается.

В настоящее время на местном логистическом рынке работают около 160 предприятий, половина из которых занимается грузоперевозками.

Большая часть грузоперевозчиков – мелкие и средние предприятия, имеющие 1–3 офиса-представительства в регионе и не располагающие собственными производственными мощностями, инфраструктурой, подвижным составом. Иначе говоря, они выступают просто посредниками услуг.

Комплексные логистические услуги (3PL), по мнению аналитиков, на местном рынке сейчас единичны. Для справки: 3PL-оператор осуществляет полный комплекс складской обработки грузов, включая подборку (пикинг) мелкими единицами (коробками, штуками), а также дополнительные операции по переупаковке, маркировке, стикеровке и т. д. Кроме этого, склад такого оператора должен быть оснащён автоматизированной системой управления (WMS), позволяющей не только вести учёт и размещение товаров на складе, но и формировать ежедневные отчёты по движению товаров, а также вести учёт оказанных услуг для автоматизации процедуры выставления счетов.

Этот сегмент самый молодой, он начал развиваться буквально пару лет назад. Кроме традиционных монополистов, таких как Красноярская железная дорога, среди игроков этого рынка можно выделить всего несколько компаний, которые совсем недавно начали развивать комплексные услуги: STK, «Ленком» и ТК «Терминал». Это первые красноярские компании, которые с полным основанием можно будет называть логистическими операторами. У каждой из них есть свои преимущества. Например, STK – это мощная транспортная компания, которая в феврале запустила лучший

на сегодня в городе складской терминал. «Терминал» отличается разработанной технологией логистики, а «Ленком» – разветвлённой сетью товаропотоков. Сейчас им всем необходимо отрабатывать интеграционные связи с другими участниками рынка.

Причину слабого развития комплексных логистических услуг эксперты видят в том, что они ещё не востребованы на рынке. Сейчас очевиден спрос на аутсорсинг отдельных логистических операций (хранение, транспортировка и т. д.), однако полная передача права 3PL-оператору на ведение логистических операций пока не распространена в нашем городе и крае. Причина заключается в традиционном недоверии краевых компаний сторонним лицам и вовлечению их в собственный бизнес.

Большинство торговых и промышленных компаний не уверены в качестве услуг и надежности поставки. И всё же целесообразность применения логистического аутсорсинга для Красноярска и Красноярского края в целом становится очевидным фактором роста конкурентоспособности краевой торговли и промышленности.

Ложное представление о конкуренции в цепи поставок среди торговых и промышленных предприятий сегодня построено на опасениях утери собственных знаний (основных особенностей) и собственных технологий при передаче третьей стороне – логистическому оператору. Также, возможно, причина в том, что грузообороты даже крупных компаний в нашем регионе пока не настолько велики, чтобы логистический аутсорсинг мог обеспечить существенное снижение издержек.

Еще одной причиной, сдерживающей развитие местного логистического рынка, является то, что компании не могут работать напрямую с крупными компаниями-производителями. На нашем рынке они, в основном, представлены дистрибьюторами и дилерами, которые сами выступают в качестве складских операторов.

Кроме того, чтобы новая услуга пользовалась спросом, надо её продвигать, однако знание о 3PL-операторах на рынке среди заказчиков и пользователей услуг минимально – компании ведут слабую маркетинговую политику.

Тем не менее, эксперты уверены, что через 1–3 года рынок неизбежно придёт к тому, что логистику будут отдавать на аутсорсинг. Рынок уже тяготеет к интегрированным услугам. Сейчас, например, наблюдается явный переизбыток услуги автотранспортных перевозок. Предложение значительно превышает спрос. Чтобы удержаться на рынке, автоперевозчики вынуждены разрабатывать дополнительные услуги для своих клиентов. Скорее всего, многие из них пойдут по пути интеграции с операторами складских услуг, не имеющих своих автопарков.

Железнодорожные перевозчики также отмечают, что комплексная услуга станет востребована клиентами в ближайшем будущем.

Также прогнозируется, что в ближайшие годы на местном логистическом рынке усилится конкуренция.

В сегменте складской логистики рынок также слабо продвинулся вперёд. Так, например, в Красноярске очень мало складов класса А и В. У нас до сих пор преобладают складские помещения класса С и D, однако, в связи с большим износом, они всё чаще не устраивают заказчиков. Из этого можно сделать вывод, что сегмент складской логистики в Красноярском крае находится на начальной стадии развития.

Здесь же наблюдается тенденция к изменению: активный интерес к рынку проявляют федеральные логистические компании и местные инвесторы.

В то же время исследования показывают, что дефицита на складскую недвижимость в Красноярске нет, но при этом спрос на неё превышает предложение. Причина в том, что у заказчиков выросли требования к складам. Сегодня им требуется не просто помещение для хранения, а полноценное складское предложение, соответствующее определённым стандартам. Рынок оказался не готов к новым запросам потребителей. «Искусственный» дефицит привёл к удорожанию складских площадей.

Складское предложение на красноярском рынке делится на два типа: сдачу склада в аренду и оказание складских услуг на собственных площадях. Если сдачей в аренду занимается подавляющее большинство компаний на местном рынке, то компании, которые занимаются услугами ответственного хранения, можно пересчитать по пальцам: ОАО «РЖД», «КрасЭйр», «Хладко», «Ленком» и «Крайпотребсоюз». По оценке экспертов, общая площадь складских площадей компаний-лидеров в Красноярске составляет около 100 тыс. кв. м. Совокупная площадь всех красноярских складов составляет не менее 200 тысяч квадратных метров. Эксперты утверждают, что услуга ответственного хранения сегодня очень слабо востребована на красноярском рынке. По словам коммерческого директора компании «STK Логистика Красноярск», красноярский бизнес пытается работать «по старинке», предпочитая брать склады в аренду и самостоятельно обслуживать их. Не все могут правильно подсчитать расходы на логистику. Как правило, не учитывается то, что, покупая или арендуя склад, компания должна создать у себя новое подразделение для обслуживания склада. Это связано с большими расходами, к чему компания зачастую бывает не готова.

С другой стороны, услуга ответственного хранения выгодна только крупным компаниям, с большим товарооборотом, в то время как мелким удобнее всё же арендовать помещения. Дело в том, что расценки на услуги складских терминалов существенно выше, чем арендная плата за складские площади.

Слабый спрос на высокотехнологичное складское предложение отпугивает потенциальных инвесторов. Красноярские инвесторы интересуются рынком складской недвижимости, однако вкладывать в него средства пока не рискуют. Дело в том, что рынок складской недвижимости совершенно неизвестен красноярским предпринимателям, они не знают, когда окупятся их инвестиции.

По словам экспертов, вложения в складскую недвижимость, действительно, связаны с финансовыми рисками.

За последнее время в городе появился целый ряд крупнейших ритейлеров, но на развитие рынка логистических услуг это никак не повлияло. Безусловно, рынок транспортно-логистических услуг, в целом, вырос. Однако его динамика обусловлена отнюдь не тем, что клиенты начали привлекать к управлению цепочками поставок логистических операторов. Просто у них возросла потребность в транспортировке и складировании грузов в условиях общего оживления экономики. Отмечают значительное увеличение тоннажной ёмкости местного транспортно-логистического рынка. По самым смелым оценкам, она составляет около 120 млн. тонн в год.

Что касается ёмкости «железнодорожного» сектора, здесь заметна положительная динамика. Объём отправленных грузов составляет 25 млн. тонн (примерно 268 тыс. тонн ежедневно). Прирост грузооборота в сегменте автомобильных перевозок составил менее 25 %. Сегмент автоперевозок является наиболее ёмким по количеству клиентов в Красноярском крае. В свою очередь, клиенты предпочитают автоперевозки, только когда речь идёт о доставке на сравнительно небольшие (до 1,5 тыс. км) расстояния. При необходимости доставить груз на большее расстояние заказчики в большинстве случаев пользуются железнодорожным транспортом.

Востребованы, по словам аналитиков, сборные отправки небольших партий грузов как автомобильным, так и железнодорожным, и водным транспортом. Например, часто именно так доставляются из пункта А в пункт В контейнеры. В последнее время «вес» рынку прибавило и такое направление, как перевозка сложных негабаритных грузов. Это связано с тем, что в крае активно строятся промышленные предприятия.

По оценке экспертов, чтобы удовлетворить потребности Красноярского края в логистических услугах, нужно ещё около 100 тыс. кв. м складских помещений класса «А». Поэтому планы федеральных компаний открывать дополнительные склады класса

«А» в Красноярске – логичный этап формирования регионального рынка. В течение двух-трёх лет на нем будет оставаться свободное место, - считают эксперты.

Не только местные, но и федеральные логистические компании не спешат «оживать» Красноярск. Если в соседнем Новосибирске уже присутствуют такие крупные игроки, как «Русская логистическая служба», «Национальная логистическая компания» и «Таблоджикс», то в Красноярске они пока не появляются. Объясняется такая ситуация небольшой ёмкостью местного рынка, на сегодняшний день она составляет около 150 тыс. паллетамест. Для сравнения: ёмкость екатеринбургского рынка складских комплексов 700–800 тыс. паллетамест. Безусловно, у москвичей есть планы выхода в Красноярск, однако пока они осваивают более обширные рынки. Например, тот же Новосибирск и Екатеринбург.

С другой стороны, на данный момент на таких близких к нам рынках, как Новосибирск, наблюдается перенасыщенность складскими помещениями, многие из них попросту стоят, в то время как Красноярский край готов принять складские помещения высокого класса, и они будут востребованы.

Если оценивать динамику развития рынка логистических услуг Красноярска и Красноярского края за последние два года (рис. 1) то можно увидеть, что в сентябре-октябре 2008 г. наблюдалось резкое падение спроса на логистические услуги, и положительная динамика наметилась только в конце второго – начале третьего квартала 2009 г. На данный момент также наблюдается положительная динамика логистического спроса и устойчивая тенденция развития этого рынка в нашем регионе.

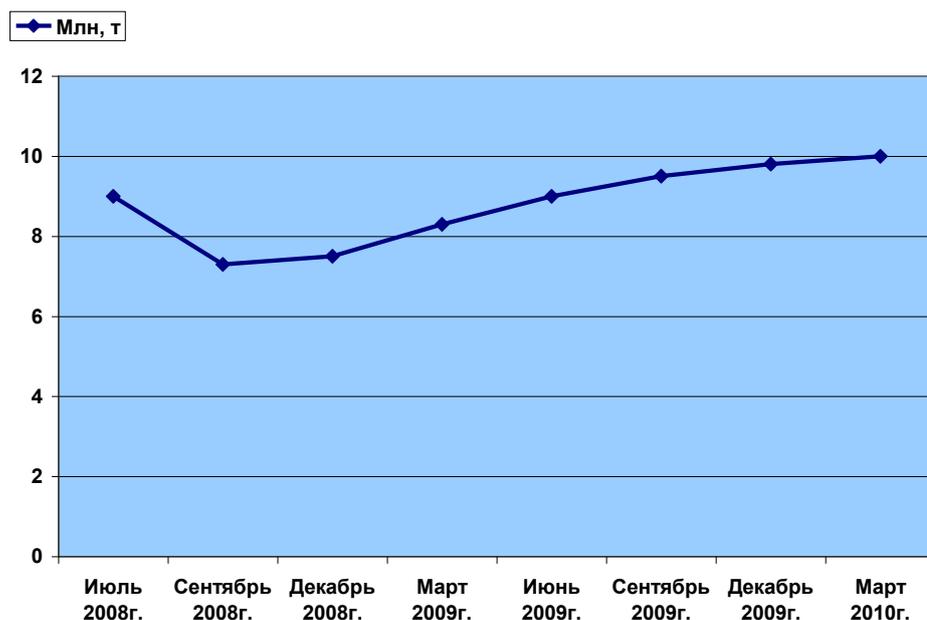


Рис. 1. Падение спроса на логистические услуги.

Несмотря на все проблемы развития отрасли логистики, Красноярский край и город Красноярск можно считать не только динамично развивающейся, но и весьма перспективной агломерацией. Сам по себе Красноярский край является крупнейшим транзитным центром на пути в Восточную Сибирь, прогнозируемый товаропоток через который будет только увеличиваться, и, как следствие, активно будет развиваться логистический сегмент экономики. Следует ожидать значительного расширения спектра предлагаемых логистических услуг на местном рынке, особенно при взаимодействии с крупными торговыми сетями и промышленными компаниями.