

С | R | e

ЦИФРЫ НЕ БЬЮТСЯ

26

ТЕМА
НОМЕРА

15 Мой адрес –
Советский Союз
ИНВЕСТИЦИИ

41 Система издержек
и противовесов
ЛОГИСТИКА

68 А ты такой
голодный
CRE RETAIL



ВЛАДИМИР
ПИНАЕВ:

«ВЫСОКАЯ КЛЮЧЕВАЯ
СТАВКА НЕ ВСЕГДА ЯВЛЯЕТСЯ
ПРЕДВЕСТНИКОМ КРИЗИСА.
СТОИТ УЧИТЫВАТЬ, ЧТО В
ТЕЧЕНИЕ ПОСЛЕДНИХ ДЕСЯТИ
ЛЕТ ЖЕСТКАЯ ДЕНЕЖНО-
КРЕДИТНАЯ ПОЛИТИКА
НЕ НОСИЛА ДОЛГОСРОЧНЫЙ
ХАРАКТЕР.»

СТРОИТЕЛЬСТВО ЗДАНИЙ - СПОСОБ СКАЗАТЬ

что-то важное для людей в будущем

№13 (433) | (2) Ноябрь 2023
www.cre.ru

Telegram канал
@CRERussia



ЛОГИСТИКА



Текст: Евгений Арсенин
Фото: Архив CRE

СИСТЕМА ИЗДЕРЖЕК И ПРОТИВОВЕСОВ

Латвия закрыла два пункта пропуска на границе с РФ – Виентули и Педедзе, Польша грозит окончательно перекрыть границу с Белоруссией, а Государственный пограничный комитет Беларуси в конце октября сообщил, что очередь на выезд из республики в Литву достигла 1540 грузовиков, и ситуация продолжает «искусственно ухудшаться».

Н

Наиболее напряженная ситуация наблюдается на границе Литвы и Беларуси, констатирует *Евгений Дятлов, руководитель отдела закупок по международным перевозкам FM Logistic в России*. Ожидание в очереди здесь составляет 7-10 дней, причем сдерживание происходит искусственно, а очереди на границе Латвия – Россия растягиваются на 3-4 дня. Ожидание на границе Польши и Беларуси пока незначительное.

СТОП, МАШИНА

«Переизбыток транспорта на направлении Европа–РФ составляет сейчас около 30%, – добавляет эксперт. – и это не дает возможности рынку автоперевозок реагировать повышением тарифов на растущие сроки доставки». «Трансъевропейский транспортный коридор номер II Запад–Восток – оптимальный путь для грузоперевозок от Берлина (и даже Парижа)

и, через Польшу и Беларусь, далее на Москву и Нижний Новгород и в другие регионы, – перечисляет **Андрей Алешкин, партнер, исполнительный директор, NAI BELARUS.** – Это правильный маршрут и в плане транспортного плеча, и в плане качества существующей дорожно-транспортной инфраструктуры. И, конечно, чем больше было пунктов пропуска, чем больше было направлений, по которым автомобили, пересекая границу, могли вливаться в этот коридор или использовать другие маршруты – тем выше были грузопотоки. Но когда большинство погранпереходов закрыты, действующие чисто технически не в состоянии обслуживать прежние объемы грузоперевозок, даже без создания искусственных преград».

Некоторую альтернативу игроки рынка начнут искать в расширении возможностей морского транспорта, тех же контейнеровозов, которые потом можно перегрузить на внутренний автотранспорт или шире использовать паромы, на которые можно завозить прицепы, рефрижераторы, указывает Андрей Алешкин. Однако и здесь в ряде стран в портах есть свои

ограничения для грузов в РФ и РБ. Но в полной остановке грузопотоков не заинтересован никто. «Даже те западные политики, которые иногда бросаются фразами, что надо полностью прекратить в Россию поставки любых товаров в полном объеме, конечно, скорее, работают на публику, чем реально хотят, чтобы их товары не экспортировались в восточном направлении», – констатирует эксперт.



Евгений Дятлов
FM Logistic
в России

МЫ ПОЙДЕМ ДРУГИМ ПУТЕМ

Морской транзит грузов в Калининград стал основным путем из-за санкций Евросоюза, размышляет **Александр Перфильев, коммерческий директор Дмитровского логистического парка.** Туда везут в основном стройматериалы, бумагу, игрушки, а также санитарно-гигиеническую продукцию. Обратное – FMCG товары, в том числе продукты, алкоголь. В частности, транспортная группа Fesco запустила доставку контейнерных грузов из Москвы в Калининградскую область по новому интермодальному маршруту через петербургский порт Бронка. Маршрут «Черняховск – Белый

ВЛИЯНИЕ САНКЦИЙ И ТРАНСПОРТНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ОТДЕЛЬНЫЕ ОТРАСЛИ



Источник: Strategy Partners



**Екатерина
Ногай**
IBC Real Estate

Раст» был открыт чуть больше года назад. В результате модернизации инфраструктуры станции Черняховск, а также строительства здесь крупного транспортно-логистического центра «Восток-Запад» появилась возможность для развития проекта. Оператор терминала – ООО «ТЛЦ Восток – Запад» – совместное предприятие холдинга «РЖД» и группы компаний «Новик». «Первыми этот маршрут стала осваивать еще в 2021 году компания «Евросиб СПб – ТС», они запустили кольцевой контейнерный маршрут «Белый Раст» (Московская область) – «Черняховск» (Калининградская область) – «Белый Раст», – вспоминает г-н Перфильев. – Остальные маршруты можно назвать обходными: через Турцию, Грузию, Казахстан. Так же активно разрабатывается направление Каспийского моря, по-прежнему есть возможность отправки грузов из Европы и США посредством авиатранспорта через дружественные государства (например, Казахстан, Армению,

Узбекистан, Турцию, ОАЭ). Все это, очевидно, приводит к значительному удорожанию логистики».

Стоимость обслуживания экспортно-импортных операций с Европой постоянно растет на фоне усиления санкционного давления, соглашается *Екатерина Ногай, руководитель департамента исследований и аналитики IBC Real Estate*. Возможности переключения поставок на новые направления (южное и восточное) также используются по максимуму, география товаропотоков в целом остается турбулентной и постоянно трансформируется. В итоге все направления доставки в той или иной мере можно назвать проблемными. «Кавказское направление (Грузия, Азербайджан) нуждается в модернизации по причине стремительного роста грузопотоков из Индии, Ирана и Турции, а также на фоне не справляющейся инфраструктуры российских портов и пограничных переходов, – перечисляет г-жа Ногай. – Казахстан ужесточает



Иван Головки,
руководитель направления
международных автоперевозок
Noytech Supply Chain Solutions:

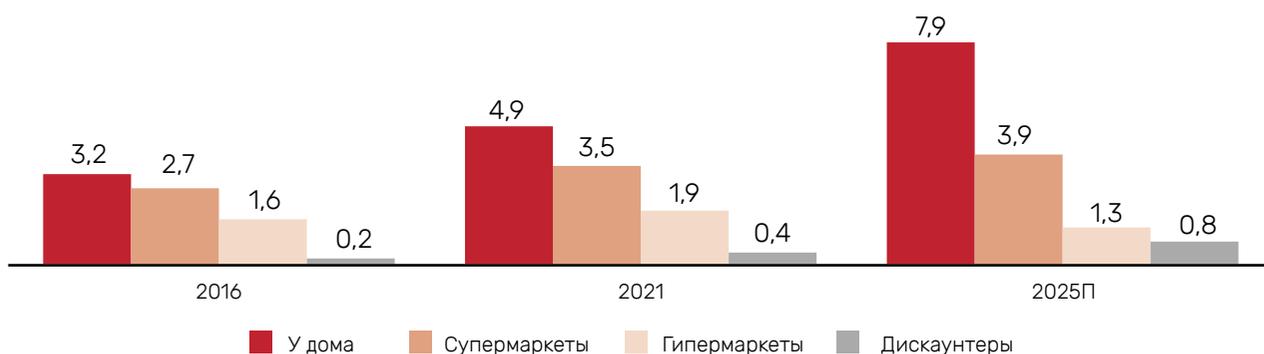
– Доставка товаров из стран Запада затруднена из-за санкций и искусственных ограничений как в платежах за товары и услуги, так и в пограничных пересечениях. Осложнения на китайском направлении возникают из-за ограниченной пропускной способности пограничных пунктов с Россией.

В качестве альтернативного варианта на западном направлении можно выбрать пограничные переходы, которые всё еще функционируют. Кроме того, всегда есть возможность, хотя и более затратная, воспользоваться маршрутом через Турцию, а затем пересечь границу России или СНГ.

В целом же, ситуация необычная. В некоторой степени санкции снизили физический объем перевозимого груза. Цены на логистику внутри России значительно выросли, в то время как за ее пределами (если не учитывать валютные колебания) остаются стабильными или даже снижаются.



СТРУКТУРА РЫНКА РОССИЙСКОГО ПРОДУКТОВОГО РЕТЕЙЛА, ТРЛН РУБ.



Источник: Strategy Partners

контроль за транзитом товаров через свою территорию, что повышает риски при транспортировке товаров. Восточный полигон загружен по максимуму ввиду высокого прироста товарооборота с Китаем, требуется значительное расширение его пропускных мощностей».

КИТАЙСКИЕ НОВОСТИ

Учитывая, что сейчас основные проблемы фиксируются на границе с Польшей и Литвой из-за медленного досмотра и больших очередей, бизнес постоянно и в режиме онлайн ищет альтернативы, поддерживает **Игорь Чернышев, директор по развитию бизнеса SOTA Logistic**. «Они найдены: активно работает турецкий транзит, в том числе, для подсанкционных грузов, – сообщает он. – На практике это означает некоторое удорожание доставки и значительное транзитное время – 2-3 недели против 5-7 дней в среднем при транспортировке из ЕС. Как следствие, импортер вынужден держать на складе большой товарный запас. У наших клиентов сейчас просто нет вакантных складских площадей. Выгрузка может занимать от 12 до 24 часов, ранее – не более 4 часов. В некоторых случаях мы вынуждены использовать контейнерные площадки для временного хранения грузов». «Рынок складской логистики в Беларуси, например, процветает, – соглашается Андрей Алешкин. – По двум

причинам; первая – у нас в принципе был дефицит качественных складских площадей, который и сохранился. Вторая – если раньше участники внешнеторговых операций, импортеры, предпочитали работать «с колес», то теперь, зная проблемы с доставками, как только появляется возможность, стараются завезти про запас, и хранить лучше здесь, чем столкнуться с рисками недопоставить товар в будущем. Есть тенденция и к росту ставок. Причем, это отмечается не только в национальной валюте, но и в ставках, номинированных в евро, как это было распространено на белорусском рынке. Для наглядности ситуации мы часто приводим пример нашего знакомого девелопера из Бреста: «Мои склады улетели по 6 евро за кв. метр, а офисы со скрипом сдаются по 2-5 евро». И если еще два года назад верхние ставки на склады класса «А» под Минском были в эквиваленте 6,8–6,8 евро за метр, то сейчас ставкой и в 7-7,3 евро никого не удивишь».

ПОД ЗАВЯЗКУ

Иностранные поставщики, несмотря ни на что, готовы работать с российским рынком, и, благодаря интернациональному поиску логистических решений, поставки загружают склады на сто процентов, поддерживает **Филипп Чайка, партнер, руководитель отдела складской и индустриальной недвижимости IPG.Estate**. Помимо импорта, высочайшую загрузку складов обеспечивают



Игорь Чернышев
SOTA Logistic



Филипп Чайка
IPG.Estate

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР СЕВЕР-ЮГ



**Виктор
Афанасенко**
Nikoliers

товары различных категорий от российских производителей. В итоге уровень вакансий на складском рынке Москвы – 0,5%, в Петербурге предложение практически полностью иссякло, в крупных российских городах показатель составляет также менее 1%. «Крупнейшим рынком среди регионов Северо-Запада остается Санкт-Петербург, однако усиливается активность и на других региональных рынках – на них со складской недвижимостью пришлось 90 тыс. кв. м сделок, – подсчитывает Екатерина Ногай. – Структура рынка постоянно трансформируется, как с точки зрения наиболее приоритетных территорий для развития складской логистики, так и драйверов. К примеру, значительный спрос на западном направлении демонстрируют логистические операторы (СберЛогистика, STA Logistics, Алиди, Деловые Линии и др.) при одновременном замедлении спроса со стороны многоканальных ретейлеров. В то же время, растет внутренний спрос, не связанный с обслуживанием экспортно-импортных операций со стороны онлайн-ретейлеров – это крупные фулфилмент-центры Ozon

и Wildberries, которые заняли в структуре спроса почти 60%. За счет активизации онлайн-ретейлеров, спрос в западных регионах России в 2023-м был рекордным, превысив по итогам III квартала 630 тыс. кв. м».

При этом девелоперы практически не строят спекулятивные объекты в связи с высокими геополитическими рисками, ростом стоимости строительства и кредитов. В итоге более 50% в структуре сделок занимают проекты BTS. «Мы не видим на фоне сложностей на западном направлении резкого снижения спроса на объекты, – подчеркивает **Виктор Афанасенко, региональный директор департамента складской и индустриальной недвижимости Nikoliers.** – Если говорить про Московский регион, то действительно некоторое снижение транспортного потока с северо-запада (Санкт-Петербург) и западного направлений чуть снижает спрос в этой части Москвы и области в пользу южного и юго-восточного сектора. С другой стороны, для Московского региона важными критериями расположения складских

и производственных проектов является не то, откуда приходит товар, а другие факторы: близость к фул-филмент-центрам маркетплейсов, наличие трудовых ресурсов, льготы по расположению, близость к рынку сбыта, к крупным контейнерным терминалам (сухие порты) и транспортная доступность до города. 80-90 % рынка складской недвижимости – это объекты, распределительные центры в зоне потребления, то есть напрямую их расположение вообще не связано с логистическими импортными коридорами. Более активно сейчас развивается спрос на южных и восточных направлениях РФ, возможно, это просто эволюционное развитие ретейла в данных регионах, но, конечно, ситуация связана и с изменением транспортного экспортно-импортного логистического коридора юг-север (вместо север-юг), восток-запад и т. д.».

Грузопотоки продолжают стремительно расти и в новых направлениях, что увеличит спрос на дополнительные логистические мощности, соглашается Екатерина Ногай. «По итогам III квартала 2023

мы увидели рекордный спрос (более 1 млн кв. м) на складскую недвижимость на региональных рынках, особенно в приграничных регионах, расположенных на перспективных направлениях перевозок – в коридоре «Север-Юг», на границе с Казахстаном и Китаем, – сообщает она. – В перспективе спрос на региональных рынках продолжит увеличиваться».

ТАРИФНАЯ СЕТКА

Ключевое следствие ужесточения санкционного давления на западном направлении – модернизация и расширение инфраструктуры железнодорожных и автомобильных пограничных переходов, а также морских портов южного и восточного направлений, соглашается с другими собеседниками CRE Екатерина Ногай. А чем строже санкции, тем выше дефицит и маржинальность сделок, напоминают эксперты *Национальной выставки промышленного оборудования и инноваций из Китая China Machinery Fair*. «И тем больше – заработок для предпринимателя, – уточняют в компании. – Рынок не терпит

““



Антон Комаров,
управляющий активами
логистической
недвижимости Accent
Capital:

– Из-за непростой геополитической ситуации, сильной волатильности курса рубля и постоянных изменений логистических маршрутов дефицит складских площадей только усиливается. Это приводит к постоянному росту ставок аренды, который за последние два месяца составил порядка 20%, и перешагнул отметку в 8 500 рублей за кв.м.

Несмотря на рост ставки, снижения спроса пока не наблюдается. Причина, конечно же, в существенном дефиците предложения, и особенно в Московском регионе.

Несомненно, все это уже отражается и продолжит отражаться на росте цен, как в b2b-сегменте, так и для конечного потребителя, что каждый из нас видит, зайдя в магазин или заказывая какие-либо услуги.

””

В 2023 году логистические операторы вынуждены максимально расширять свое предложение, чтобы за счет комфорта «одного окна» удержать клиентов даже в случае вынужденного повышения ставок или других сложностей. Таким образом, транспортные компании начнут эволюционировать до 4PL- или даже до 5PL-провайдеров.

Этому также будет способствовать и стремление компаний-клиентов перевести как можно больше процессов на аутсорс. Такая тактика – эффективный инструмент для снижения затрат и увеличения прибыли, а также повышения гибкости и адаптивности компании.

Источник: СберПро

вакуума. Закроют совсем Европу, товар пойдет через Турцию, закроют Турцию – отправится через Азию. Если Казахстан закроет границу, то путь ляжет через Монголию. Деньги – двигатель прогресса, а европейцы, сами того не понимая, создают у себя черный рынок и криминализируют бизнес. В итоге, конечно, самое проблемное направление сейчас – Европа, даже из Штатов товары доставить проще, просто поменялись логистические коридоры. А вот товар из Европы иногда заходит в Россию со стороны Азии – вот и посчитайте издержки на логистику; к тому же, продавец за беспокойство хочет получить дополнительную маржу. По некоторым товарным категориям, особенно запчастям к европейскому санкционному оборудованию, цена выросла в несколько раз. Очевидно, что и бизнес, и потребители будут искать альтернативные товары с приемлемой ценой, а европейские и американские – терять долю рынка. Отличный пример – автомобили, когда китайские бренды к концу года займут в России около 70% рынка». «Бизнес умеет считать деньги: дорогой товар из Европы (например, оборудование) плюс дорогая логистика сравнивается с продукцией и логистикой из Китая, – добавляет Александр Перфильев. – И, если есть приемлемая альтернатива, выбирают Китай».

Однако в логистических тарифах единого тренда нет, отмечают

аналитики Национальной выставки промышленного оборудования и инноваций из Китая China Machinery Fair. Например, цены на перевозки в Китае упали практически в пять раз по сравнению с весной этого года. На некоторых маршрутах китайское государство активно субсидировало перевозки, и можно было не просто сэкономить, но еще и получить несколько сотен долларов сверху за перевозку контейнера. «И даже при дальнейшем ухудшении ситуации на западном направлении мы не видим драматических последствий для рынка, – соглашается с коллегами Игорь Чернышев. – Все альтернативные маршруты доставки товаров уже задействованы и работают, а морской фрахт, наоборот, упал на 25-30% из-за низкой загрузки судов. Потребительские цены растут в основном из-за волатильности курса рубля по отношению к основным валютам и, в частности, к юаню. Конечно, это отрицательно сказывается на потребительских настроениях. Но вот бизнес в целом чувствует себя достаточно уверенно: все риски учтены в стоимости товара, а альтернативные пути доставки, повторюсь, уже задействованы. На уровне государства же сейчас желательно отсутствие какого-либо вмешательства и попыток регулирования рынка в ручном режиме. Бизнес в РФ достаточно легко находит новые маршруты, и вообще перестраивается на альтернативные пути доставки».

Однако до конца 2023 года ставка на автомобильные грузоперевозки, с учетом высокого сезона, вырастет еще, как минимум, на 20%, прогнозирует **Олег Гайфуллин, директор по логистике и коммерции транспортной компании Delko**. Она может и зафиксироваться на этом уровне: обычно в январе-марте происходит сезонное снижение, после чего ставка снова начинает расти. Но в начале 2024 года она, скорее всего, останется на значениях четвертого квартала 2023 года, а в апреле-мае будет постепенно повышаться. «Россия вообще считается страной с высокой долей логистических издержек в ВВП, – напоминает г-н Гайфуллин. – Если среднемировой показатель составляет 11-12%, то в России – 19%. Доля логистики в себестоимости товаров, которые перевозятся автомобильным транспортом, – 8-9%. И если грузоперевозки подорожают на 20%, цена товара на полке возрастет, как минимум, на 1,5%. В конце года обыкновенно наблюдается небывалый спрос на грузоперевозки, поскольку все отрасли стремятся выполнить ежемесячные, квартальные и годовые планы. Максимальной сезонностью

обладает ретейл, особенно продуктовый: перед Новым годом покупается большое количество алкоголя, фруктов, кондитерских изделий, подарков и т. д».

Основными драйверами роста логистических ставок в России пока останутся стоимость топлива и дефицит водителей, точнее – кратное увеличение заработной платы последних. Для решения ситуации с нехваткой водителей необходим целый комплекс мер, реализуемых на государственном уровне, убежден эксперт. «Мы считаем важным повысить привлекательность отрасли путем обеспечения достойного уровня заработной платы и привлечения в профессию молодежи, а также снять законодательные ограничения на работу водителей-иностранцев, – поясняет Олег Гайфуллин. – Кроме того, мы последовательно настаиваем на принципиальном изменении подхода к обучению водителей. В частности, на включении в программу автошкол курсов на категории С и СЕ для жителей малых и средних городов, а также субсидировании автошкол для приобретения тяжелых грузовиков не старше трех лет». **сRe**



Олег Гайфуллин
Delko

