



Евгений Москвичёв,
председатель комитета Госдумы РФ по транспорту:

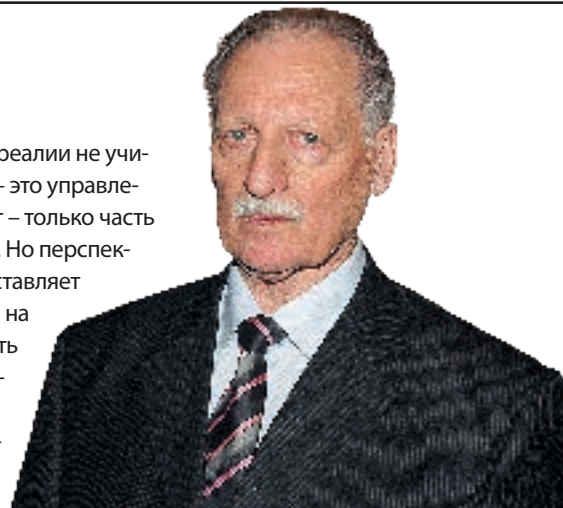
– У нас сейчас созданы все условия для развития рынка логистических услуг. Все нужные документы приняты, с их помощью сегодня можно решить любой вопрос. Таким образом, законодательных барьеров перед бизнесом на рынке логистики нет. Тем более нет административных барьеров. Фактически единственное, чего на данный момент не хватает, – практического опыта. Но чтобы его наработать, как известно, требуется время. Эволюция – путь не быстрый, и чтобы сколько-нибудь сложный механизм заработал как надо, необходимо его настроить. Уверен, что если дать бизнесу и организациям возможность ещё три-пять лет спокойно работать в этой сфере, всё придёт, и логистика в России будет лучше, чем в других странах мира.



Что мешает развитию рынка логистических услуг в нашей стране?

Семён Резер,
президент Гильдии экспедиторов России:

– Первое, что хочется отметить, – устарела нормативная база. Новые реалии не учитываются в законах, а раз нет документов, то нет порядка. Логистика – это управление потоками. Они, как правило, мультимодальны. Причём транспорт – только часть цепочки поставок. Поэтому управлять процессом нужно комплексно. Но перспективы развития рынка есть. Основу перехода на новые технологии составляет контейнеризация. В России контейнерные перевозки, даже несмотря на кризисные условия, развиваются в хорошем темпе. Нужно продолжать двигаться в этом направлении, усиливать инвестиции, строить терминалы. Они, кстати, должны стать основой для логистических центров. И полагаться только на государство нельзя. Радует, что сейчас строятся терминалы на частные средства. Отличные примеры – Тучково и Усть-Луга. Дело пойдёт быстрее, если государство обновит законы.



Галина Гельфанд,

директор по стратегическому развитию 3PL-провайдера LogLab:

– Прогресс в логистике служит одним из рычагов экономического роста, поскольку работает как понижающий фактор в конечной стоимости продукции. Поэтому так важен анализ проблем, влияющих на развитие данного сегмента. Сейчас ключевым вопросом является несовершенство транспортной инфраструктуры. По экспертным оценкам, экономика РФ теряет порядка 3% в год из-за проблем в этой сфере, а доля транспортных издержек в конечной стоимости российской продукции велика относительно мирового уровня. Одной из главных характеристик отрасли служит неравномерность её развития и наличие территориальных и структурных диспропорций. Если смотреть через призму «что поможет рынку», то можно смело говорить о создании единого информационного пространства с внедрением общих стандартов. В этом случае логистика может выйти на новый уровень. Кроме того, углубление знаний клиентов и готовность к крупным проектам по оптимизации, предполагающим интеграцию, является мощным драйвером развития рынка.

Михаил Низов,

руководитель Дирекции экономики транспорта Аналитического центра при Правительстве РФ

– Есть несколько сдерживающих факторов. Прежде всего это отсутствие единого управления и координации. Существующая нормативно-правовая база не совершенна. Возникают межведомственные и межотраслевые противоречия и нестыковки российских законов с международными. Кроме того, не сбалансирована дорожная сеть, а объекты транспортной инфраструктуры и дорожного сервиса развиваются хаотично. Возникают сложности и в вопросах выделения земель, и в получении разрешений на строительство. При этом ставки на кредиты на строительство, закупки складского оборудования и техники высоки. Несбалансированная система налогообложения привела к дроблению крупных компаний, так как структуры, нацеленные на развитие, стали неконкурентоспособными в ценах. В итоге снизилось качество. Нужно всё привести к единому налогу.

Кирилл Толмачёв,

член комитета по логистике ТПП РФ, гендиректор компании «Концепт Лоджик»:

– Сегодня средняя скорость перемещения грузов в России лежит в пределах 10–20 км/ч, чего явно недостаточно. Это приводит к необоснованно высоким товарным запасам и замораживанию оборотных средств, «непрофильной» конкуренции – когда ради сжатия сроков предприниматели используют автотранспорт на больших, «железнодорожных» расстояниях. На мой взгляд, многие барьеры рынка носят инфраструктурный и технологический характер. Не хватает современных дорог, не развита региональная терминально-складская инфраструктура, есть дефицит кадров. Кроме того, нужны инвестиции, которые далеко не все могут себе позволить. Простой пример: строительство 1 кв. м современного склада обходится примерно в \$1 тыс. без учёта стоимости земли и подвода коммуникаций. Нетрудно увидеть, что при ставке чистой аренды в \$100 за метр в год окупаемость проекта составит 10 лет! Если мы учтём процент по кредиту и ставку дисконтирования, то точка безубыточности отдалится ещё на 3–5 лет.



ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM