

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Тематическое приложение
к ежедневной деловой газете РБК
Пятница, 7 декабря 2018 | № 216 (2940)

ТЕНДЕНЦИИ: КАКИЕ ФАКТОРЫ ЗАСТАВЛЯЮТ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ ПОДНИМАТЬ ЦЕНЫ | ИННОВАЦИИ: ЧТО ВЫИГРАЕТ ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ ОТ СОЗДАНИЯ В СТРАНЕ ЕДИНОГО ИНФОРМАЦИОННОГО ПРОСТРАНСТВА



ФОТО: LORI

ПЕРЕЗАГРУЗКА ГРУЗОПОТОКОВ

РЫНОК ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ РАСТЕТ ОЧЕНЬ СКРОМНЫМИ ТЕМПАМИ, НО ИЗМЕНЯЕТСЯ КАЧЕСТВЕННО: ВСЕ БОЛЬШЕ СТАНОВИТСЯ СБОРНЫХ ГРУЗОВ, ВСЕ МЕНЬШЕ — ПРОСТРАНСТВА ДЛЯ МАНЕВРА МЕЛКИХ ИГРОКОВ.

ИВАН АНАНЬЕВ

В первые три квартала 2018 года грузооборот транспорта составил 4178,2 млрд тонно-километров, что почти на 3% больше аналогичного периода 2017 года. Всего было перевезено 5985 млн т грузов, большая часть которых (4055 млн т) — на автомобильном транспорте. Прибавка к аналогичному периоду прошлого года составила около 2% как по автомобильному сегменту, так и по рынку в целом.

Позитивную динамику эксперты связывают с относительной стабильностью экономики и некоторым увеличением платежеспособности участников рынка. Но главный фактор — процессы импортозамещения, которые помогают развивать отечественную промышленность и увеличивать экспорт, отмечает совладелица компании «Автопарк Негабарит» Карина Булатова: «Рост экспортных направлений составляет 20,1%. Более заметным стал рост оборота

в тех сегментах рынка, которых напрямую коснулись процессы импортозамещения. Сигналом к этому послужил всплеск продаж грузовиков на 7,3%, 20-процентное увеличение оборотов электронной коммерции и шестипроцентное — традиционной торговли».

СМЕНА НАПРАВЛЕНИЙ

Перевозок из Европы, напротив, становится меньше, подтверждает руководитель консалтинговой группы «Ло-

гистика. Бизнес. Решения» Вячеслав Белобжецкий. Зато появился растущий поток сельскохозяйственной продукции с юга России. Партнер логистической компании «Точка-Точка» Максим Алексеев добавляет, что благодаря этому выросла база насыпных грузов. В остальных областях, отмечает эксперт, ситуация, скорее, стабильна, хотя в денежном эквиваленте идет рост.

← Начало на с. 1

Одним из главных трендов Вячеслав Белобжецкий считает сокращение размера партий перевозимых грузов: «Клиентам нужно все меньше и меньше, но чаще и чаще. Просто купить фуру, погрузить в нее 20 т и перевезти из точки А в точку Б уже не получится, многим необходим несколько иной тип услуги». В итоге, говорит эксперт, грузовладельцы чаще работают с небольшими партиями, которые доставляются в места спроса, что приводит к росту числа заказов на перевозки сборных грузов.

Аналогичный тренд генеральный менеджер по развитию ООО «Байкал-Сервис ТК» Андрей Хрюкин отмечает в домашних перевозках. «Еще два года назад наши клиенты перевозили вещи солидными объемами и весом 2–12 т, а сейчас ограничиваются грузом, который умещается на одной-двух палетах. Получается, что люди сейчас в меньшей степени привязаны к вещам, перевозят только самое необходимое».

Сегмент сборных грузов является самым быстрорастущим, подтверждает руководитель отдела логистики Johnson & Johnson Михаил Чушков: «За последние три года доля таких поставок выросла в два раза. Основные причины связаны с ростом доли сетей в продажах крупных продуктовых поставщиков — уже сейчас она достигает 54% и продолжает расти. Сети увеличивают свою долю за счет экспансии в регионы и занимаются оптимизацией остатков, что заставляет их делать заказы чаще». По данным исследовательского агентства M.A. Research, динамика роста рынка перевозок сборных грузов почти втрое превосходит общую динамику рынка автомобильных перевозок. Если в 2017 году доля сборных грузов составляла 20,7%, то к 2020-му она может достичь 24,6%.

Практически революционной Михаил Чушков считает схему пулинга, которая позволяет поставщикам делать совместные поставки в сети и дает сокращение логистических затрат более чем на 30%: «Это очень напоминает Bla-bla-car, но только для бизнес-грузов. Товар разных поставщиков на одной машине отправляется в сети. Консолидация грузов происходит с помощью портала Pooling.me. «Магнит» и часть его поставщиков уже запустили пулинг-схему». В итоге пулинг приведет к консолидации игроков рынка, утверждает эксперт: «Уже сейчас запущен процесс консолидации всего объема в руках нескольких компаний. Останется три-четыре компании, которые будут покрывать 80% рынка».

КОНСОЛИДАЦИЯ НЕИЗБЕЖНА

Вячеслав Белобжецкий утверждает, что рынок начал активно обеляться после запуска системы «Платон»: «Государство улучшает процедуры регулирования, поэтому в целом рынок становится более цивили-



ФОТО: ВИКТОР ДРАЧЕВ/ТАСС

ЛИДЕРЫ ПРОДАЖ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ*

Марка	2017	2018	Динамика продаж, %
КамАЗ	18 250	17 721	-2,9
ГАЗ	5487	5924	+8,0
Volvo	3742	4572	+22,2
Scania	3420	4223	+23,5
MAN	3187	3534	+10,9
Mercedes	3428	3273	-4,5
МАЗ	2625	2845	+8,4
Isuzu	2359	2503	+6,1
«Урал»	2186	2289	+4,7
Hyundai	991	1234	+24,5
Всего	53 178	57 035	+7,3

* Продажи новых автомобилей за первые три квартала указанного года.

Источник: «Автостат»

зованным. Во-первых, усиливается контроль за выполнением законодательства по весогабаритным требованиям. Во-вторых, стали внимательнее следить за тем, чтобы перевозчики в принципе вышли из тени и работали официально».

Обеление рынка и внедрение цифровых технологий логично приводит к консолидации рынка в руках крупных перевозчиков, поскольку именно они могут обеспечить большой охват и, как следствие, большой поток грузов по различным направлениям. Кроме того, добавляет Вячеслав Белобжецкий, заказчикам удобнее иметь дело с ограниченным количеством транспортных провайдеров, которые закрывают все потребности. Например, складское хранение, упаковку, документальное сопровождение и страхование. По данным гендиректора компании «Спец-перевозки» Рената Зайдуллина, доля крупных автоперевозчиков за последние несколько лет уже увеличилась с 50 до 70%.

Однако финдиректор компании Intertransavto Александр Левкович пока не видит кардинальной перестройки отрасли. «На рынке международных перевозок из Европы в РФ представлено более 16 тыс. компаний, но доля лидеров не превышает 2,5% от всего объема отправок, а на пять крупнейших перевозчиков приходится всего 5,4% рынка», — подсчитывает эксперт.

К тому же перестраиваться готовы далеко не все, утверждает Максим Алексеев: «Рынок стремится к консолидации скорее не от понимания, а от неизбежности. Крупный перевозчик уже принял новые правила игры, предложенные государством, средний — начинает менять свой технологический и хозяйственный уклад, мелкие парки не понимают, как и куда двигаться».

Спрос на частный сектор остается высоким, добавляет гендиректор компании «Союзхимтранс-Авто» Артем Баршай, поскольку сулит заметное

4%

составит рост транспортных тарифов из-за роста акцизов на автомобильное топливо с 1 января 2019 года, прогнозируют эксперты

снижение издержек. «У физлиц совсем другие штрафы и налоговая нагрузка. В большинстве своем частники избегают оплаты «Платона», за счет чего предлагают более низкую ставку. Та же ситуация с перегрузками — «физик» рискует заплатить штраф в размере 15 тыс. руб., в то время как юрлицо будет оштрафовано на 450 тыс. «Физик» для грузовладельца более интересен с точки зрения ценообразования», — объясняет эксперт. Наконец, мелкие перевозчики быстрее подстраиваются под желания клиентов.

Внедрение ИТ-технологий, позволивших упростить обработку грузов, ускорить процессы погрузки/разгрузки и оптимизировать маршруты, помогло держать цены на перевозки в течение года относительно стабильными, отмечает Ренат Зайдуллин. Однако в 2019 году тарифы на перевозки все-таки будут повышаться.

Во-первых, свой вклад внесет увеличение НДС с 18 до 20%, что приведет к удорожанию перевозок на 0,5%, говорит Михаил Чушков. «Это в большой степени коснется неплательщиков НДС, которые не смогут брать в зачет НДС затраты на топливо, покупку запчастей и новой техники. При этом они часто являются субподрядчиками у более крупных компаний — плательщиков НДС, а это вызовет рост на всем рынке», — объясняет эксперт.

Другим фактором станет рост акцизов на топливо с 1 января 2019 года. «Если акцизы на бензин вырастут с 8,2 тыс. до 12,4 тыс. руб. за тонну, а на дизтопливо — с 5,67 тыс. до 8,5 тыс. руб., это вызовет резкий рост цен на бензин уже в первом квартале года на величину около 10–12%. По моим расчетам, рост транспортных тарифов в таком случае составит 4%», — считает Михаил Чушков. Наконец, продолжающееся обеление рынка может дать в среднем еще 3–4% роста тарифов. Усиление фискальных сервисов, дополнительные налоги и «отбеливание» вынуждают перевозчиков и логистических операторов поднимать провозные и сервисные тарифы, добавляет Максим Алексеев.

«ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК» является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» №216 (2940) от 7 декабря 2018 г.

Распространяется в составе газеты

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+ Партнер: ООО «Деловые Линии». Реклама

Учредитель: ООО «БизнесПресс»
Издатель: ООО «БизнесПресс»
Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова

Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова
Шеф-редактор печатной версии РБК+: Юрий Львов

Выпускающий редактор: Андрей Уткин
Дизайнеры: Дмитрий Иванов, Сергей Пивоваров
Фоторедактор: Алена Кондюрина
Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко

И.о. главного редактора газеты: Игорь Игоревич Тростников

Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342
Коммерческий директор издательства РБК:

Анна Брук
Директор по продажам РБК+:
Евгения Карлина
Директор по производству:
Надежда Фомина
Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

«ПЕРЕВОЗЧИКИ БУДУТ ВЫНУЖДЕНЫ ПОВЫШАТЬ ТАРИФЫ ЛИБО УХОДИТЬ С РЫНКА»

О РОСТЕ СЕБЕСТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ И ПРЕИМУЩЕСТВАХ КРУПНЫХ КОМПАНИЙ В НОВЫХ РЕАЛИЯХ РЫНКА РБК+ РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГК «ДЕЛОВЫЕ ЛИНИИ» **ФАРИД МАДАНИ**

— Как отражается на отрасли грузоперевозок рост цен на топливо? Какой рост транспортных тарифов ожидается, какую цену топлива можно считать критичной для перевозчиков с точки зрения риска падения объемов бизнеса?

— Тарифы на топливо в 2018 году действительно выросли, и их дальнейший рост обусловлен налоговыми изменениями, вступающими в силу с 2019 года, — в частности, повышением акцизов в полтора раза, а также НДС и НДС. Есть оценки, что в 2019 году по сравнению с началом 2018 года фактический рост стоимости топлива для крупных клиентов составит порядка 30%, — эти оценки максимальны и помимо возрастающих налогов учитывают отмену корпоративных скидок по топливным картам и введение топливными компаниями надбавок за сервисное обслуживание. Однако даже относительно оптимистичные прогнозы дают ощутимый прирост отпускных цен, и, соответственно, это скажется на росте и тарифов на грузоперевозки. Что касается критичной величины роста цен на топливо с точки зрения падения объемов бизнеса, то это зависит в большей степени от возможностей и потребностей наших клиентов, что, в свою очередь, определяется общим состоянием экономики в стране. И бизнес, и конечные потребители довольно болезненно относятся к колебаниям цен на АЗС. В целом же мы все в одной лодке — рост стоимости грузоперевозок инициирован не логистическими компаниями, а внешней конъюнктурой.

Другое дело, что небольшие транспортные компании практически не имеют пространства для законного маневра в ценовой политике и могут только пропорционально переложить ее на клиентов, в то время как крупный бизнес будет стараться идти навстречу клиентам и не так резко увеличивать стоимость услуг.

— Ожидается ли массовый перевод автопарка на газомоторное топливо? Как вы оцениваете перспективы расширения инфраструктуры заправок метана?

— Использование газомоторного топлива — это интересная тема как с экономической, так и с экологической точки зрения. Мы уже тестировали автомобили с предустановленными установками для компримированного природного газа, и они действительно по ряду параметров выгоднее. Например, экономия на топливе достигает 35%, увеличивается ресурс двигателя. Но в то же время такие машины пока дороже бензиновых аналогов, требуют более частой заправки, а инфраструктура — по крайней мере, для удовлетворения потребностей транспортных компаний, осуществляющих перевозки по самым отдаленным населенным пунктам страны, — на данный момент все еще недостаточно развита. Сегодня в России несколько сотен автомобильных газовых наполнительных ком-



ФОТО: СЕРГЕЙ КОНЫКОВ

«НЕБОЛЬШИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ИМЕЮТ ПРОСТРАНСТВА ДЛЯ ЗАКОННОГО МАНЕВРА В ЦЕНОВОЙ ПОЛИТИКЕ»

прессорных станций (АГНКС). Учитывая нашу географию перевозок, пока этого очень мало. Несмотря на отдельную госпрограмму по развитию рынка газомоторного топлива, процесс развития инфраструктуры в регионах пока идет достаточно медленно, а переход на газомоторную технику в основном происходит через закупки на нужды общественного транспорта. Тем не менее тема перспективна, и после формирования необходимой инфраструктуры крупные грузоперевозчики могут частично перейти на использование метана.

— Консолидация отрасли: какие факторы этому способствуют? Находят ли небольшие игроки цифровые инструменты для оптимизации своего бизнеса или преимущество у платформ крупных операторов?

— Консолидации отрасли способствуют две группы факторов. Первая — успехи государства в обелении и расчистке рынка от теневых игроков, вторая группа — те вызовы роста издержек, с которыми сталкивается отрасль и о которых отчасти было сказано выше, а также рост требований клиентов к качеству услуги и географии доставки.

Можно говорить о том, что в отрасли работает эффект масштаба. Это касается не только непосредственно оказания услуг грузоперевозки, но также и развития компаний. К примеру, чем крупнее участник рынка — тем больше у него возможностей вкладываться в цифровизацию и, соответственно, предложить не только лучший сервис клиентам уже сейчас, но и сделать более выгодное ценовое предложение, поскольку автоматизация оптимизирует затраты перевозчика. Вместе с тем вопрос снижения тарифов в данной связи имеет смысл рассматривать на горизонте от двух лет и более, поскольку период окупаемости вложений в цифровизацию может быть различен. А на начальном этапе компания несет весьма существенные расходы и говорить о мгновенном снижении издержек и тарифов смысла не имеет.

— Как отразится на рынке перевозок ситуация с НДС?

— НДС — один из факторов роста издержек транспортных компаний, поскольку закладывается в стоимость практически любых товаров и услуг, и одна из составляющих в структуре тарифа на перевозку. Кроме уже обозначенных проблем роста налогов и цен на топливо, не стоит забывать и о других статьях расходов грузоперевозчиков. Это и сборы системы «Платон», и платные дороги, и удорожание как самого транспорта (а мы обновляем автопарк раз в три-четыре года), так и запчастей из-за падения курса рубля. Минфин недавно также рекомендовал органам исполнительной власти субъектов РФ и органам местного самоуправления дальнейшее развитие системы платных услуг — сети платных парковок и платных автодорог.

Все эти факторы в совокупности вызовут значительный рост себестоимости услуги перевозки. Перевозчики будут вынуждены либо повышать тарифы, либо уходить с рынка. Я говорю, раз-

умеется, о белых участниках рынка. Полагаю, что могут активизироваться серые компании, однако риски сотрудничества с такими фирмами, как в части качества услуг, так и потенциальных претензий со стороны контролирующих органов, в частности ФНС, становятся очевидны все большему количеству заказчиков услуг грузоперевозок.

— В прошлом году отмечался резкий рост продаж техники в разных сегментах коммерческого транспорта. Сейчас рынок замедлился. С чем это связано, каков прогноз?

— Рост продаж коммерческого транспорта, в частности грузовиков, в 2017 году (на 50%, по данным «Автостата») был вызван несколькими факторами. Около 50% грузовиков в России находятся в эксплуатации свыше 20 лет. Доля российских, украинских и белорусских грузовиков составляет 80%. То есть объективная необходимость замены грузового автопарка давно назрела: изношенные грузовики больше простаивают и требуют постоянных вложений в ремонт. И здесь помогла господдержка, а именно программа льготного лизинга на грузовой транспорт. Вместе с тем 50-процентный рост в абсолютных цифрах — это 27 тыс. грузовиков. Учитывая, что весь грузовой автопарк в стране, по данным «Автостата», — 3,3 млн единиц, считать прирост в три десятка тысяч единиц техники меняющим лицо рынка нецелесообразно. Так что сама по себе необходимость замены грузового автопарка еще долго будет являться одним из драйверов рынка. Что касается замедления темпов роста, то его можно объяснить общей ухудшившейся конъюнктурой перевозок: тем самым ростом издержек, о котором я сказал выше, и отсутствием заметного роста экономики — соответственно, и потребностей заказчиков в грузоперевозках.

4 ТРЕНДА ТРАНСПОРТНОЙ ЦИФРОВИЗАЦИИ

ДИДЖИТАЛИЗАЦИЯ ЛОГИСТИКИ ПОЗВОЛЯЕТ ОПТИМИЗИРОВАТЬ РАБОТУ АВТОПАРКОВ, СОЗДАТЬ «ОДНО ОКНО» ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ КЛИЕНТОВ И ЕДИНОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ВСЕЙ СТРАНЫ. **ИВАН АНАНЬЕВ**



В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ТРЕХУРОВНЕВАЯ СИСТЕМА ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ. ТРИ УРОВНЯ — ЭТО ГОРОД, РЕГИОН И СТРАНА. ВСЕ ДАННЫЕ ПОПАДУТ В ЕДИНУЮ СИСТЕМУ, КОТОРАЯ ПОЗВОЛИТ ПЕРЕЙТИ ОТ КОНЦЕПЦИИ «УМНЫХ» ГОРОДОВ К КОНЦЕПЦИИ «УМНОЙ» СТРАНЫ

ТРЕНД 1: ТЕЛЕМАТИКА

Телематические сервисы, которые передают данные о передвижении и режиме работы транспорта, становятся все более популярными в транспортной отрасли. Электронные системы собирают информацию с тахографов, GPS-трекеров, а также датчиков на различных узлах машины.

Телематика позволяет удаленно следить за уровнем топлива, показаниями датчиков бортового компьютера, температурой в двигателе и салоне, состоянием систем автомобиля. В контейнере рефрижератора можно отслеживать температуру и влажность воздуха, уровень вибраций и условия транспортировки. На машины коммунальных служб ставятся датчики мониторинга расхода топлива и работы навесного оборудования. В добывающей промышленности используются системы мониторинга давления шин, датчики износа оборудования.

«Ведется интеграция с системами автомобиля посредством CAN-шины и стандартизованных интерфейсов с возможностью получения данных с бортового компьютера автотранспорта, внедряются беспроводные Bluetooth-датчики, что позволяет избавиться от проводки», — объясняет директор по развитию бизнеса компании Everpoint Эльдар Мамедов.

В итоге у пользователя появляется возможность получать и анализировать информацию о функционировании транспортной системы в режиме

реального времени, говорит заместитель директора отдела управленческого консультирования KPMG в России и СНГ Вадим Топоров.

Телематика позволяет заранее обнаружить неисправности и направить автомобиль на технический осмотр либо следить за графиком ТО, добавляет директор департамента клиентского сервиса компании «Ctrl Лизинг» Наталья Нехорошева.

ТРЕНД 2: БОЛЬШИЕ ДАННЫЕ

Полученные и накопленные данные телематики дают возможность проводить анализ информации и оптимизировать перевозки. Особенно удобными эти технологии являются для координации групп автомобилей при коммерческих перевозках, а также для страховой деятельности.

Благодаря технологиям транспорт становится не только подключенным, но и прогнозируемым, говорит менеджер по развитию бизнеса Meta System Сергей Гуисов: «Разрабатываются и внедряются системы предиктивной аналитики и предсказания потребительского спроса. Так, один из российских авиаперевозчиков недавно заявил о внедрении технологии прогнозирования загрузки рейсов и цен на билеты».

Основные технологии, которые сейчас внедряются в транспортную и логистическую сферы, связаны с оптимизацией маршрутов и ресурсов автомобилей, а также с мониторингом передвижения транспортных средств, отмечает Эльдар Мамедов: «Компании ищут сферы, в которых можно сокра-

тить расходы — это простые, холостые пробеги и неэффективное использование ресурсов перевозчика».

ТРЕНД 3: «ОДНО ОКНО» ДЛЯ КЛИЕНТА

Транспортные сервисы становятся доступными в режиме, когда клиент может получить полный набор услуг в одном месте. Директор по операциям FM Logistic Алексей Бормин объясняет, что службы «одного окна» уже работают: «Клиенты имеют доступ к транспортным сервисам через личные кабинеты на сайтах многих транспортных компаний, где можно оформить заявку на перевозку и отследить все этапы ее выполнения, получив подтверждение о доставке».

Существуют и платформы, аналогичные системе Uber для заказа такси. Компания-агрегатор дает доступ к базе проверенных транспортных компаний, сразу рассчитывает стоимость услуг и позволяет осуществлять онлайн-трекинг каждой перевозки, объясняет сооснователь сервиса GroozGo Анна Качурец.

ТРЕНД 4: ЕДИНОЕ ЦИФРОВОЕ ПРОСТРАНСТВО

Создание единого логистического пространства могло бы облегчить процессы доставки в любую точку страны. Вадим Топоров видит такое пространство, как набор интегрированных систем, включающих платформы для планирования перевозок с использованием различных видов транспорта и инфраструктуры. Пока, уверен эксперт, общий уровень цифровизации участников рынка не по-

зволяет создать единое цифровое пространство.

Подготовкой цифровой платформы всего транспортного комплекса страны занимается Минтранс. Генеральный директор компании «А+С Транспроект» Владимир Швецов, который принимает непосредственное участие в разработке математической модели транспортных потоков страны, объясняет, что в России появится трехуровневая система транспортного планирования.

Три уровня — это город, регион и страна. Предполагается, что регион использует данные, полученные из городов, а страна — данные из регионов. Все данные попадут в единую систему. В итоге, объясняет Владимир Швецов, трехуровневая модель позволит перейти от концепции «умных» городов к концепции «умной» страны.

«Когда такая модель появится, исчезнут истории о том, что в некоторых городах появляется ненужная инфраструктура, а в других ее, напротив, никак не могут построить. Все варианты развития транспортной инфраструктуры можно будет рассчитать в едином цифровом пространстве: это повысит прозрачность и согласованность, позволит сравнивать плановые и фактические эффекты каждого отдельного проекта», — говорит эксперт.

Пока же процесс формирования такого пространства идет частным порядком, говорит Алексей Бормин: «Современные сервисы объединяют продавцов и покупателей, дают возможность доставить груз в любую точку мира, не имея собственного склада или стока на территории страны».