В СОСТОЯНИИ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

ПРЕДСТАВИТЕЛИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЫ РОССИИ СМОГЛИ АДАПТИРОВАТЬСЯ К НОВЫМ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ, НО УРОВЕНЬ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ В ОТРАСЛИ ОСТАЕТСЯ ОЧЕНЬ ВЫСОКИМ. АРТЕМ АЛДАНОВ

Российская транспортно-логистическая отрасль в последние три года за счет перестройки внешних маршрутов продемонстрировала высокую степень адаптации к санкционной и геополитической изоляции. Правда, признаются эксперты и участники рынка, сложности с новой международной логистикой все же есть. Негативно на отрасль влияют также непростая общеэкономическая ситуация в стране и транспортные инфраструктурные ограничения.



АЛЕКСАНДР КОРЖОВ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ БОЛЕЕ АДАПТИВЕН К НОВЫМ ТРЕБОВАНИЯМ РЫНКА, ЧЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ, ПОЭТОМУ НАБЛЮДАЕТСЯ СЕРЬЕЗНОЕ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ В ПОЛЬЗУ АВТОТРАНСПОРТА

ВНЕШНИЕ ФАКТОРЫ С 2022 года транспортно-логистическая отрасль России претерпела значительную трансформацию под влиянием внешнеполитических и санкционных вызовов, считает управляющий партнер консалтинговой компании «2Б Диалог» Борис Богоутдинов. Главными драйверами отрасли стали переориентация внешнеэкономических потоков на восточные и южные направления, масштабная модернизация инфраструктуры, активное импортозамещение технологических решений и т. д. Объем грузов, перевезенных автотранспортом в 2024 году, достиг 4,65 млрд тонн, показав рост на 8,3% по сравнению с предыдущим годом. Особенно динамично развивалось направление в сторону Китая, где объем перевозок увеличился на 70%. Железнодорожный транспорт, несмотря на некоторое снижение общего объема перевозок — на 4,1%, продемонстрировал рекордные показатели по контейнерным перевозкам: 7,9 млн TEU в 2024-м, что почти на 6% выше уровня годом ранее. Это свидетельствует о продолжающейся контейнеризации логистики и росте устойчивых цепей поставок с мультимодальными решениями. Морские порты, несмотря на общее снижение грузооборота на 2,3%, показали существенный рост контейнерооборота — на 12,7% до 5,59 млн TEU, что подтверждает перестройку грузовой базы и гибкую адаптацию морской логистики к изменениям товарных потоков.

По словам генерального директора международной логистической компании Holding-Finance Broker Татьяны Кулябиной, отрасль адаптировалась к новым реалиям, ее перестало лихорадить, но градус неопределенности сохраняется. Один из важнейших трендов и драйверов роста транспортно-логистической отрасли — укрепление отношений и увеличение грузооборота со странами Глобального Юга и Азии. Растет товарооборот с Китаем, Индией, Монголией, Казахстаном. В сегменте международных контейнерных перевозок один из ключевых драйверов — обновление инфраструктуры погранпереходов, чтобы обеспечить бесперебойную работу по оформлению импортных поездов из Китая: «Сейчас все игроки рынка следят за малейшими изменениями на международной политической арене. Санкции не закончатся завтра. Мы ожидаем, что в некоторых сферах санкционное давление будет смягчаться, но в перспективе двух-трех лет нам придется работать в текущих условиях. В ближайшие два-три года в целом сохранятся те же тренды, которые мы видим сейчас: рост товарооборота со странами Глобального Юга и Азии, мультимодальность перевозок, развитие транспортных маршрутов — например, МТК „Север — Юг“, Севморпути.

Генеральный директор группы логистических компаний SLP logistic Михаил Горский отмечает, что, к сожалению, китайские партнеры не в состоянии полностью заменить европейские товары, особенно если мы говорим о высокотехнологичном оборудовании. «Если в 2023–2024 годах основным маршрутом санкционки в РФ был незавершенный транзит через Беларусь и далее в Россию, а „конечником“ — Киргизия, Казахстан и прочие, то сейчас на выезде из стран Балтии „трясут“ все машины. Целенаправленно ехать по данным маршрутам в 2025 году равноценно выстрелу себе в ногу. Вдобавок чиновники из ЕС очень быстро смекнули про „потерянные грузы“, выезжающие из ЕС и не доезжающие до конечных стран, и ввели понятие „запрещен экспорт и транзит через территорию РФ санкционных грузов“. Разумеется, бизнес находит новые маршруты, пути, но о них не говорят открыто»,— указывает он.

В настоящее время, добавляет господин Горский, китайские перевозчики сами начали заходить на российский рынок и открывать свои филиалы или полноценные юридические лица: «В первую очередь начинают страдать российские автомобильные перевозчики, которым теперь необходимо конкурировать с бывшими партнерами и бороться за своих клиентов, а то, какими методами и инструментами китайские предприниматели пользуются при заходе на наш рынок, мы уже слышали от отечественных автопроизводителей и не только».

НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ По мнению ведущего специалиста операционного отдела NOVELCO Елисея Дрынова, авиаперевозки остаются важным звеном логистики, особенно для международных грузов. Закрытие европейского неба привело к созданию коридоров через Ближний Восток, Азию и Африку. Это укрепляет связи с Китаем, Индией и другими странами. Можно говорить о росте инвестиций в инфраструктуру. Модернизация аэропортов и развитие региональной авиации поддерживают отрасль. Государство финансирует строительство логистических хабов. Однако есть и сложности. Закрытие Европы увеличивает время и стоимость доставки. Санкции затруднили приобретение самолетов и запчастей. Рост цен на топливо снижает рентабельность. Наблюдается нехватка кадров.

В текущей ситуации, считает заместитель генерального директора ИПЕМ Александр Синев, автомобильный транспорт более адаптивен к новым требованиям рынка, чем железнодорожный, поэтому наблюдается серьезное перераспределение грузопотоков в пользу автотранспорта. «Действующие конфигурация железнодорожной сети, технология работы станций, организация работы сбытовых подразделений, технология управления движением рассчитаны в большей степени на потребности производственной инфраструктуры предшествующих периодов развития экономики. Оптимизация логистики поставок приходит к тому, что специфика железнодорожного транспорта становится системно некомплиментарной особенностям организации товародвижения в новых макроэкономических условиях. В этой связи основным стратегическим направлением развития ОАО „РЖД“ в долгосрочной перспективе является преобразование из железнодорожной в логистическую компанию, оказывающую комплексный продукт комбинированной перевозки от двери до двери»,— предполагает эксперт.

ОГРАНИЧЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ Генеральный директор «Аметист Кэпитал» Андрей Тян обращает внимание на существенный рост внутренней логистики. Основной фактор данного тренда — рост внутренних перевозок, где объем сборных грузов за последние девять месяцев увеличился на 22%. Это связано с активным развитием маркетплейсов и электронной коммерции, а также с наращиванием оборотов отечественной промышленности. Цифровизация и роботизация в логистике — еще одни ключевые тренды в отрасли.

Действительно, продолжает тему владелец сети дилерских центров коммерческого транспорта «Альянс Тракс» Алексей Иванов, цифровизация и автоматизация процессов являются основными драйверами развития отрасли. Внедрение современных технологий управления складами, интернета вещей, электронного документооборота позволяет оптимизировать логистику, повышать эффективность работы и сокращать операционные расходы. Однако есть и сдерживающие факторы развития: «К их числу можно отнести инфраструктурные ограничения, включая старение транспортной сети и недостаточную модернизацию железнодорожного и автомобильного транспорта. Эти проблемы особенно остро проявляются на фоне роста грузопотоков, что требует значительных инвестиций в обновление и расширение инфраструктуры. Сложности в логистике также связаны с дефицитом высококвалифицированных кадров и неполным развитием цифровых технологий в ряде регионов страны».

По мнению первого заместителя генерального директора «Байкал-Сервис ТК» Александра Зарецкого, в настоящее время наблюдается тренд на сокращение объемов перевозок, что влияет на тарифы и стоимость эксплуатации автопарков. Падение объемов перевозок связано с «замиранием» торговли. В текущих экономических условиях становится невыгодно вкладываться в товар на длительный срок: раньше это часто делалось за счет кредитных средств. «Стоимость логистики в стоимости товаров сейчас занимает существенную долю. Очевидно, что рост стоимости перевозки потянет за собой увеличение стоимости товаров. Внутри страны эта ситуация достаточно быстро пришла бы к равновесию. Однако возможное увеличение импортных поставок может существенно усугубить ситуацию, что, в свою очередь, приведет к новому витку роста стоимости перевозок. Дорогая логистика всегда будет играть против роста экономики страны»,— подчеркивает представитель рынка.

Безусловно, отмечает управляющий партнер аналитического агентства «ВМТ Консалт» Екатерина Косарева, строить прогнозы в горизонте двух-трех лет в транспортно-логистической отрасли сейчас задача нетривиальная. «До 2020 года никто не ожидал пандемии, до 2022-го — масштабной геополитической перестройки. Поэтому говорить о будущем можно лишь в рамках условных сценариев. В целом игроки внутрироссийского рынка адаптировались к новой нормальности, научились работать в условиях санкционного давления и перебоев в международной кооперации. Но уровень неопределенности по-прежнему высок: внешние шоки и технологические ограничения могут в любой момент изменить правила игры»,— резюмирует эксперт. ■