ДОВЕЗИ И СОХРАНИ

РАСЦЕНКИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ПОСЛЕДНИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ВЫРОСЛИ НА 25–200%. В КАЧЕСТВЕ ПРИЧИН УЧАСТНИКИ РЫНКА НАЗЫВАЮТ ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ УДОРОЖАНИЕ ХРАНЕНИЯ И ОБРАБОТКИ ТОВАРОВ, А ТАКЖЕ НЕПОСРЕДСТВЕННО ПЕРЕВОЗОК. РОСТ ЭТИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ, В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ, ОБУСЛОВЛЕН ДЕФИЦИТОМ ПЕРСОНАЛА, ИЗНОСОМ ОБОРУДОВАНИЯ, УВЕЛИЧЕНИЕМ РАСХОДОВ НА ТОПЛИВО И МЕЖДУНАРОДНОЙ ОБСТАНОВКОЙ. В ДАЛЬНЕЙШЕМ, ПОЛАГАЮТ ОНИ, РОСТ ЦЕН ПРОДОЛЖИТСЯ, ОДНАКО НЕ БУДЕТ СТОЛЬ БЫСТРЫМ. АРТЕМИЙ ЧУЛКОВ

Руководитель проектов группы IT-компаний TeamIdea Александр Покрашевский считает, что за период 2021–2024 годов цены на логистические услуги в России выросли в среднем на 25–30%. Генеральный директор ООО «Трафт» Андрей Савин фиксирует значительно более высокие показатели: до 50% в год в 2022–2023 годах и по 15–20% в остальные годы.

По подсчетам разработчика и аналитика WEB3Bureau Александра Вайса, за 2022–2024 годы общий рост цен еще выше: около 200%. «В три раза поднялась цена контейнерных перевозок, автоперевозки стали дороже на 12%, железнодорожные — на 22%, авиа — на 40%»,— делится он.

«Тарифы за последние три года показали значительную волатильность в пределах 40–70%. К концу 2023 года ставки достигли минимальных значений ($4,6–5,8 тыс.), что стало следствием снижения спроса на перевозки в условиях изменяющейся экономической ситуации. Тем не менее к концу 2024 года тарифы вновь выросли»,— говорит директор департамента международной железнодорожной логистики компании «Транзит» Дмитрий Гвоздев.

В 2024 году после аномального роста тарифы начали снижаться и к 2025 году оказались на уровне, вынуждающем многих перевозчиков работать в убыток, указывает коммерческий директор логистической платформы «Монополия» Алексей Бондарь. «Лишь в марте началось медленное восстановление тарифов, но достигнутый уровень все равно далек от показателей 2024 года: по итогам первого квартала средневзвешенный тариф составил 65,4 рубля за километр против 72,6 рубля годом ранее»,— констатирует он.

Показательным годом в части изменения цен, полагает производственный директор Novelco Виктория Шестакова, стал 2024-й. «Из-за проблем с нехваткой фитинговых платформ и оборудования со стороны РФ возникли заторы на железной дороге во Владивостоке и погранпереходах Китай — РФ. В связи с этим цены на мультимодальный сервис через Владивосток выросли за первый и второй кварталы 2024 года в среднем на 54%, а на прямом железнодорожном сообщении — на 40%»,— отмечает она.

По словам госпожи Шестаковой, участники ВЭД начали перебрасывать объемы поставок на автотранспорт, что привело к падению ставок в третьем и четвертом кварталах 2024 года и первом квартале 2025 года: около 20% на мультимодальные перевозки и более 47% на прямые железнодорожные перевозки. «В среднем за весь 2024 год и первый квартал 2025-го ставки выросли на 39%»,— оценивает она.



АЛЕКСАНДР КОРЖОВ

НА ДИНАМИКУ ТАРИФОВ, В ЧИСЛЕ ПРОЧЕГО, ПОВЛИЯЛИ САНКЦИОННЫЕ ЗАПРЕТЫ (НАПРИМЕР, НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РОССИЙСКИХ ТЯГАЧЕЙ В ЕВРОПЕ), ДВУХЭТАПНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, УСЛОЖНЕНИЕ ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ В РЯДЕ СТРАН И УДЛИНЕНИЕ МАРШРУТОВ

КЛЮЧЕВОЙ ПАРТНЕР

Основным партнером РФ в международной торговле является Китай. За 2024 год, рассказал операционный директор ATC Global Logistics Павел Авраменко, на долю этой страны пришлось около 31% всего российского импорта.

«Во второй половине 2024 года фрахтовые ставки на морские перевозки снизились на 15–20% по сравнению с первой половиной года. Ставки на железнодорожные перевозки в 2024 году по сравнению с 2023 годом снизились в среднем на 10–20%. Схожая динамика наблюдалась и в автоперевозках»,— отмечает он.

На рынке авиафрахта, по информации господина Авраменко, в 2024 году тарифы на доставку из Китая существенно снизились по отношению к 2022–2023 годам: если ранее ставки на прямых маршрутах достигали $7 за килограмм, а при перевозке товаров параллельного импорта — до $11, то в 2024 году они не превышали $5 и $9 соответственно.

В начале 2024 года стоимость перевозок на море до Дальнего Востока, сообщает соучредитель Movers Group Евгений Сталь, доходила до $2 тыс. К концу весны она резко выросла до $5,5–6 тыс. за контейнер 40 HQ, после чего опустились до $3 тыс.

«В первом квартале 2025 года наблюдается очередное снижение стоимости перевозок из Китая: тарифы упали на 40%. Дополнительное давление на тарифы оказали рост провозных мощностей на фоне падения перевозок и увеличение скорости обработки поездов на пограничных переходах»,— говорит господин Гвоздев.

СБЕРЕЧЬ И ОБРАБОТАТЬ

В оценке динамики стоимости хранения и обработки товаров и ее влияния на ценовую политику логистических компаний эксперты также заметно расходятся. Так, госпожа Шестакова полагает, что стоимость хранения и обработки за последние годы существенно не менялась. Также, по ее мнению, цены на терминальную обработку, хранение в портах и на СВХ, пользование контейнерами не влияют на расценки перевозчиков.

«Стоимость хранения и обработки товаров в портах, железнодорожных станциях традиционно дорожает на 20–30% ежегодно»,— указывает соучредитель компании СЛК Дмитрий Аржаных. Однако эксперт считает, что значительного влияния на итоговые тарифы этот фактор не оказывает.

Господин Вайс, напротив, называет подорожание в этой сфере ключевым фактором роста тарифов. «В 2024 году стоимость палетного хранения увеличилась на 18%, механизированные погрузочно-разгрузочные работы подорожали на 27%, ручные — почти на 60%, нанесение стикеров на товары — на 32%. Росли стоимость аренды (до 50–100%) и заработные платы (до 40–60%). Только из-за повышения затрат на хранение и обслуживание товаров тарифы на логистику выросли на 20–60% в зависимости от вида доставки и грузов»,— приводит он данные.

По оценке господина Покрашевского, за 2024 год стоимость услуг хранения и обработки выросла на 15–18%. Доля складской составляющей в общей структуре расходов, согласно его данным, достигла 30–40% в зависимости от специфики груза.

Председатель совета директоров «Трансинвест» Дмитрий Семенов наряду с другими проблемами упоминает дефицит помещений. Он оценивает рост стоимости хранения и обработки товаров в 15–20%, а в некоторых случаях — до 60%. Господин Семенов объясняет это тем, что стоимость обслуживания складских помещений, а также цены на стикеровки, электроэнергию и ряд других услуг выросли, а дефицит кадров привел к росту зарплат до 70%. выросли цены на стикеровки. Также он отметил фактор закредитованности владельцев складских помещений.

Стоимость складского хранения, по мнению управляющего партнера аналитического агентства «BMT Консалт» Екатерины Косаревой, также будет расти из-за дороговизны постройки современных оборудованных помещений. Дополнительно в качестве причин роста цен госпожа Косарева называет общеэкономические факторы: подорожание услуг ЖКХ, инфляция, кадровый голод.

СОПУТСТВУЮЩИЕ ФАКТОРЫ

По мнению господина Вайса, на динамику тарифов в числе прочего повлияли санкционные запреты (например, на использование российских тягачей в Европе), двухэтапные перевозки, усложнение таможенного оформления в ряде стран и удлинение маршрутов.

«В структуре себестоимости автоперевозок доля топлива составляла 30–35%, доля зарплат — еще 30% (или выше). Уже только в 2024 году рост затрат на топливо на 8–10% и затрат на персонал на 30–45% даст прирост себестоимости не менее 15%. Не говоря уже о росте затрат на технику, запасные части и прочее. Выросла и ключевая ставка»,— говорит директор-эксперт практики «Управление цепями поставок» компании «Рексофт Консалтинг» Валерий Решетников.

Никита Ларин, руководитель отдела логистики компании «Транссертико», утверждает, что наибольшее влияние окажет доступность транспортных мощностей. Также он упоминает экономические показатели: положение рубля и покупательскую активность.

«Совокупно топливная инфляция и дефицит персонала прибавили к среднему тарифу автоперевозок внутри России около 11% за 2024 год»,— оценивает учредитель и генеральный директор платформы Livecargo Карен Гомкцян. Индексация тарифов РЖД, по его мнению, привела к удорожанию железнодорожного плеча на 18–20% за девять месяцев.

ПРОГНОЗЫ

Господин Покрашевский полагает, что в краткосрочной перспективе (в 2025–2026 годах) логистические тарифы будут расти на 5–8% ежегодно. На этот показатель будут влиять международная обстановка, уровень инфляции, стоимость топлива и электроэнергии, темпы модернизации складской и транспортной инфраструктуры и степень распространения цифровых технологий в логистике.

«Внутри страны до середины года ждать роста ставок не стоит: сейчас рынок заказчика, избыток машин и дефицит грузов. Факторы, которые могут изменить ситуацию,— это в первую очередь ослабление санкционного давления и снижение ключевой ставки. На международных направлениях тарифы могут вырасти еще на 15–20%»,— думает господин Савин.

Господин Вайс ожидает к середине текущего месяца подъема цен еще на 5–7% по сравнению с апрелем. При этом в конце года, по его прогнозам, динамика роста цен снизится, что станет тенденцией следующих лет. Это, утверждает эксперт, произойдет за счет господдержки отрасли, развития инфраструктуры и внедрения новых технологических решений.

«Если смотреть на рынок консервативно, то в ближайшие три года мы ожидаем более плавный рост тарифов. В нашей модели заложено плюс 8–10% к тарифу уже в 2025 году, дальше — по 6–8% в 20262027 годах,— говорит господин Гомкцян.— Топливо, зарплаты и ставка банковского финансирования останутся факторами риска: при стоимости нефти более $90 и ключевой ставке более 15% реальный рост тарифов может вернуться к двузначным значениям». ■