УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ЛОГИСТ

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ОТРАСЛЬ В РОССИИ ПЕРЕЖИВАЕТ ПЕРИОД ТРАНСФОРМАЦИИ: МЕНЯЕТСЯ СТРУКТУРА СПРОСА НА КАДРЫ, РАСТУТ ЗАРПЛАТНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ, УСИЛИВАЕТСЯ РОЛЬ ЦИФРОВЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ. REVIEW ОПРОСИЛ УЧАСТНИКОВ РЫНКА О НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАННЫХ СПЕЦИАЛЬНОСТЯХ В ЛОГИСТИКЕ И ВЫЯСНИЛ, КАК МЕНЯЕТСЯ РЫНОК ТРУДА ПОД ВЛИЯНИЕМ ГЕОПОЛИТИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ. АЛЕКСАНДРА ТЕН

По данным пресс-службы hh.ru по СЗФО, в начале 2026 года лидерами по количеству вакансий стали линейные позиции, обеспечивающие основной объем перевозок и складской обработки. 20% всех вакансий в логистике занимают водители, 19% — курьеры, 18% — упаковщики и комплектовщики, 14% — кладовщики, 19% — менеджеры по логистике и ВЭД.

Эти позиции формируют костяк отрасли, но спрос на них неоднороден. Например, по словам Надежды Комиссаровой, директора по персоналу фулфилмент-оператора «Бета ПРО», число откликов на складские позиции выросло в 1,5 раза, а на офисные — в 2–3 раза. При этом 60–80% кандидатов не соответствуют требованиям, хотя общее количество релевантных откликов остается высоким.



СЕРГЕЙ КОНЬКОВ

МЕДИАННАЯ ПРЕДЛАГАЕМАЯ ЗАРПЛАТА В ЛОГИСТИКЕ ПО ИТОГАМ ФЕВРАЛЯ 2026 ГОДА СОСТАВИЛА 103,9 ТЫС. РУБЛЕЙ

ЗАРПЛАТНЫЕ ОЖИДАНИЯ Медианная предлагаемая зарплата в логистике по итогам февраля 2026 года составила 103,9 тыс. рублей, подсчитали в hh.ru по СЗФО, а зарплатная вилка колеблется от 65,8 до 194,1 тыс. рублей. Разброс доходов особенно заметен у руководителей и водителей: в верхних границах зарплата может достигать 200–262 тыс. рублей.

На февраль 2026 года медианная зарплата руководителя отдела логистики достигла 150 тыс. рублей; курьера — 155,3 тыс.; машиниста — 112,5 тыс.; водителей — 113,3 тыс.; начальника склада — 111 тыс. рублей. Менеджеру по логистике/ВЭД предлагается в среднем 102,5 тыс. рублей; кладовщику — 83,3 тыс.; упаковщику, комплектовщику — 80,4 тыс.; диспетчеру — 71,2 тыс.; грузчику — 71 тыс. рублей.

Рост зарплат связан с дефицитом кадров и усилением конкуренции за персонал. Генеральный директор компании «АСТ Плюс» Дмитрий Говоров делится, что особенно сегодня не хватает водителей, механиков, электриков и логистов среднего звена.

УНИВЕРСАЛИЗАЦИЯ НАВЫКОВ Эксперты подтверждают, что рынок труда в логистике смещается в сторону гибридных компетенций: работодатели ищут не узких специалистов, а универсальных сотрудников. Компании все чаще требуют от сотрудников совмещения функций. Ольга Шаповалова, CEO компании «Константа», отмечает, что кладовщик должен уметь работать с терминалом сбора данных (ТСД), понимать логику адресного хранения и проводить инвентаризацию.

Директор по персоналу Mega-Personal Анна Конева подчеркивает, что мастер склада теперь обязан уметь читать дашборды, анализировать KPI и управлять персоналом одновременно. Олеся Тюрина, исполнительный директор Free Lines Company, выделяет тренд на менеджеров по развитию клиентов, которые сочетают продажи с операционной эффективностью.

Генеральный директор компании «Аметист Логистика» Андрей Тян уверен, что тренд на гибридные компетенции сегодня — уже новая норма. Один и тот же специалист часто совмещает функции технолога, аналитика и продакт-менеджера: настраивает систему управления складом, анализирует узкие места в потоках и одновременно отвечает за эффективность операций. На уровне складов это выражается в появлении «супервайзеров автоматизации» — сотрудников, которые управляют и людьми, и роботами. «В условиях кадрового дефицита компании вынуждены активно инвестировать во внутреннее обучение: появляются корпоративные академии, ускоренные программы переквалификации, обучение работе с конкретными системами и оборудованием. Однако пока это скорее догоняющая стратегия»,— замечает участник рынка.

ЦИФРОВАЯ ГРАМОТНОСТЬ Автоматизация и искусственный интеллект меняют требования к персоналу. Александр Кудряшов, старший преподаватель кафедры финансового и инвестиционного менеджмента факультета «Высшая школа управления» Финансового университета при Правительстве РФ, указывает на рост спроса на специалистов, работающих с WMS (Warehouse Management System — автоматизированная система управления складом) и TMS (Transportation Management System — система для управления перевозками), а также электронным документооборотом.

Руководитель отдела подбора, интеграции и развития бренда работодателя FM Logistic в России Светлана Кузьмина рассказывает, что ИТ, ИИ, боты, роботы помогают решать в логистике многие вопросы. «Мы можем проводить инвентаризации при помощи дронов. Это позволяет сокращать ошибки, не выводить в смену большое количество сотрудников при их общей нехватке на рынке,— приводит примеры она.— Чат-боты помогают общаться с кандидатами. Так, одномоментно бот может общаться с 500 кандидатами в одной локации. Мы экономим более 20% времени колл-центра на первичный обзвон, на сообщения по дате и месту интервью, на напоминания».

Автоматизация процессов на складах, оснащение их конвейерами и сортерами снизили потребность в массовом персонале на 10–25%, уточняет госпожа Кузьмина.

ТЕХНОЛОГИИ В ДЕЙСТВИИ Операционный директор производства Ozon Александра Старцева говорит: чтобы не увеличивать нагрузку на рынок труда по мере роста инфраструктуры, Ozon развивает технологии автоматизации логистики. Так, один грузовой подъемник позволяет сократить необходимых работников на два-три человека. А конвейеры существенно ускоряют процесс перемещения товаров и помогают снизить количество работников на транспортировке на 10%. Сортировочные системы помогают уменьшить число сотрудников на этой операции до 40% и контролировать все процессы на складе.

По наблюдениям господина Говорова, лучше всего цифровые технологии работают там, где есть повторяемые операции: навигация, маршрутизация, диспетчеризация, уведомления, типовые коммуникации, часть документооборота и базовая аналитика. Становится заметнее роль ИИ-агентов, помогающих распределять заявки, отслеживать статусы и подсказывать типовые действия. «Цифровой контур тоже требует своего носителя компетенции внутри компании — ИТ-специалиста, отвечающего за целостность системы, ее сохранность, обновления, интеграции и перенос баз данных без потерь»,— предупреждает руководитель «АСТ Плюс».

Важно понимать предел автоматизации в проектной и негабаритной логистике, добавляет Дмитрий Говоров. «Здесь мало что может заменить квалифицированного универсала, понимающего мультимодальную схему, имеющего возможность выехать на погрузку, сделать замеры, проконтролировать крепление и предупредить риски. Технологии хорошо ускоряют процесс, но не берут на себя ответственность, не обладают профессиональным чутьем»,— заключает он.

Директор департамента разработки и внедрения систем ИИ «Биатех» Михаил Красильников тоже считает, что ИИ-сервисы помогают прогнозировать спрос, оптимизировать маршруты и анализировать видеопоток, но человек остается ключевым стратегом. «Важно понимать, что технологии лишь освобождают людей от операционного шума, заменяют исполнителей в расчетах и мониторинге, но именно специалист управляет этими системами, интерпретирует данные и принимает решения, обеспечивая гибкость и надежность всей логистической цепочки»,— подчеркивает он.

«На текущем этапе технологии не столько заменяют логистов, декларантов или специалистов по клиентскому сервису, сколько берут на себя функции первичной обработки информации, анализа типовых коммуникаций и подготовки рекомендаций,— согласна госпожа Тюрина.— И именно в этом мы видим их главную ценность: не в полной замене человека, а в усилении команды и высвобождении ресурса для более сложных задач, где по-прежнему критична экспертность».

ВЭД И САНКЦИИ В текущих геополитических условиях международная логистика требует от специалистов широкого кругозора. Генеральный директор компании-импортера «Велес» Илес Ганиев поясняет, что логист должен разбираться в санкциях, таможенных правилах разных стран и финансовых схемах: «Человек, который работает в сфере логистики или таможенного оформления грузов, не должен быть зашоренным и шаблонно мыслящим. Нормативная база постоянно меняется, и нужно быть до такой степени погруженным в современную текущую ситуацию, чтобы не просто знать, что цены в магазинах выросли, а понимать, с чем это связано, что Трамп с утра написал и как это отразится на нашей с вами жизни. В этом разбираются люди, которые видят системно, нужен системный подход к профессии. И сейчас логистика — именно такая профессия».

Соучредитель и исполнительный директор компании «АйДжиЭл Групп» Екатерина Кондратенко констатирует, что сегодня рынок логистических услуг парадоксален: с одной стороны, на рынке труда представлены