В ФАЗЕ ЖЕСТКОЙ ПЕРЕНАСТРОЙКИ

РЫНОК ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК ПЫТАЕТСЯ ВОССТАНОВИТЬСЯ, НЕСМОТРЯ НА ПРОДОЛЖАЮЩИЙСЯ РОСТ ОПЕРАЦИОННЫХ ИЗДЕРЖЕК БИЗНЕСА И ПОВЫШЕНИЕ НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ.

АРТЕМ АЛДАНОВ

В условиях текущей экономической ситуации российский рынок грузовых автоперевозок, как и вся большая логистика, сталкивается с существенными вызовами. Увеличение налоговой нагрузки, удорожание заемных средств, рост цен на топливо и технику подталкивают бизнес к поиску новых путей оптимизации и повышения эффективности деятельности. Эксперты полагают, что, несмотря на то, что к концу 2025 года автогрузоперевозки частично вышли из стагнации, говорить о существенном изменении ситуации в отрасли в лучшую сторону пока рано.

СТАРЫЕ И НОВЫЕ ВЫЗОВЫ По словам директора дивизиона «Коммерческие автомобили» ГК «Автодом» и ГК «Автоспеццентр» Ильи Молчанова, рынок грузовых автоперевозок в России завершил 2025 год с позитивной динамикой. Во втором полугодии прошлого года отрасль вышла из стагнации, чему способствовало переключение грузоотправителей с железнодорожного транспорта на более гибкий — автомобильный. Однако восстановление сегмента происходит на фоне роста издержек. Ключевыми факторами давления на бизнес остаются высокая ключевая ставка, удорожание лизинга и топлива, а также кадровый дефицит водителей.

«Стоимость услуг также демонстрирует уверенный рост. По итогам 2025 года тарифы на внутрироссийские перевозки выросли на 12,3%. В текущем году ожидается рост стоимости услуг грузоперевозчиков в диапазоне от 5 до 15%. Это связано с повышением налога на добавленную стоимость, отменой льгот для малого бизнеса и обязательным переходом на электронные транспортные накладные (ЭТРН), что требует дополнительных инвестиций в цифровизацию»,— отмечает эксперт

Схожее ситуацию на рынке комментирует и руководитель дивизиона «Северо-Запад» ГК «Альфа-Лизинг» Дмитрий Асадов. Высокая ключевая ставка резко замедлила деловую активность на рынке грузоперевозок: индекс ATrucks, отражающий соотношение грузов и транспорта на рынке, в феврале 2025 года опускался до отметки –77 (ниже пандемийного уровня). Часть перевозчиков работала в минус или на грани рентабельности, число банкротств в отрасли выросло, а лизинговые компании фиксировали массовые возвраты техники от неплатежеспособных клиентов. К концу года рынок начал стабилизироваться: индекс ATrucks восстановился до –4, ставки фрахта вернулись к уровню 74–75 рублей за км.

«В 2026 году ожидается умеренное восстановление: при условии снижения ключевой ставки во втором полугодии рост спроса может достичь 7–16%. При снижении ставки во втором полугодии рост спроса может ускориться до 10–15%, но продажи грузовиков останутся на уровне 2025 года. Существенным вызовом станет переход на ЭТРН с 1 сентября 2026 года, что приведет к уходу мелких игроков и ускорению консолидации отрасли»,— считает господин Асадов.

В настоящее время российский рынок грузовых автоперевозок демонстрирует устойчивый дисбаланс между спросом и предложением: количество перевозчиков превышает потребности заказчиков, что усиливает конкуренцию и оказывает давление на ставки, отмечает партнер по PR-менеджменту ООО «ТендерПро» Ольга Павлова. По итогам анализа тендерной активности в сегменте грузоперевозок в среднем на один тендер в сегменте грузовых автоперевозок приходится 17–20 участников, при этом в 25–30% процедур число заявок превышает 25 компаний, а в отдельных случаях достигает 30 и более. За последний год расходы на топливо выросли на 10–15%, стоимость запчастей и обслуживания — на 15–25%, лизинговые платежи — в среднем на 10–20%. При этом средние ставки по тендерам увеличились не более чем на 3–7%, а в ряде сегментов остались на прежнем уровне или снизились на 5–10%. В результате рентабельность перевозчиков сократилась, по разным оценкам, на 5–12 п. п.

По мнению генерального директор онлайн-сервиса для управления логистикой Pooling Михаила Чушкова, российский рынок грузовых автоперевозок сейчас находится не в фазе роста, а в фазе жесткой перенастройки. «После перегрева 2023–2024 годов рынок вошел в период, когда ключевое влияние на тарифы оказывают не столько объемы грузов, сколько стоимость владения парком, дефицит водителей и высокая цена денег. Это подтверждает и смежный индикатор: продажи новых тяжелых грузовиков в России по итогам 2025 года, по данным „Автостата“, упали на 54% — это минимум за пять лет. Массового обновления парка не происходит, рынок живет в логике осторожных инвестиций и продления срока службы техники»,— отмечает он.

СВОЯ ОСОБЕННОСТЬ Ситуация на рынке грузовых автоперевозок в СЗФО, в частности в Санкт-Петербурге, в целом соответствует общероссийским тенденциям, но она имеет региональные особенности, полагают эксперты. «Если оценивать ее через данные нашей платформы по Северо-Западу, то Северная столица и федеральный округ живут в схожей логике, но не синхронно. В первом квартале 2026 года количество заявок в петербургском сегменте составило 32, это на 54,9% меньше, чем годом ранее. В контуре СЗФО — 195 рейсов: плюс 174,6% к слабой базе первого квартала 2025-го, но минус 37,5% к четвертому кварталу. Говорить о равномерном росте нельзя: скорее очень волатильный спрос и перераспределение активности внутри макрорегиона»,— делится господин Чушков.

Специфика Петербурга и СЗФО в том, считает президент и председатель правления группы компаний MRT Владислав Айрапетов, что здесь сильна связка «порт — склад — авто». Регион остается ключевым логистическим узлом для Балтики, каботажа, контейнеров и зерновых грузов, а значит, спрос на автомобильное плечо вокруг портов, терминалов и распределительных центров будет сохраняться. При этом Северо-Запад чувствителен к любым изменениям в морской логистике и загрузке складов. Сам региональный рынок фрагментирован: заметную долю держат федеральные сети, прежде всего компании масштаба «Деловых линий», ПЭК, DPD, «Байкал Сервиса», «Возовоза», но очень большой объем по-прежнему выполняют средние и малые перевозчики.

По мнению генерального директора компании «АСТ Плюс» Дмитрия Говорова, раньше Санкт-Петербург был более понятной точкой входа для регулярного линейного контейнерного импорта. Сейчас часть потока переходит на юг, в том числе в Новороссийск, часть идет по железной дороге в московский узел и на Урал, а потом уже перераспределяется по стране, включая Северо-Запад. «Санкт- Петербург не выпал из логистики, но для многих грузов перестал быть первой и очевидной точкой входа. Из-за этого и сам рынок СЗФО стал жестче. Здесь экономика рейса часто ломается на лишнем плече и перекосе потока. Груз есть в сторону нашего региона, а не из него. Поэтому математику нередко приходится считать уже с холостым пробегом до Москвы. В целом по отрасли бурного роста я бы не ждал. Скорее продолжится оздоровление. Слабые игроки будут уходить, часть компаний сократит парк, часть уйдет в более легкие модели, а оставшиеся станут еще жестче считать рентабельность каждого направления»,— полагает эксперт.

Директор по управлению рисками ГК «Интерлизинг» Антон Мелехин прогнозирует, что ближайшие месяцы, вероятнее всего, пройдут под знаком консолидации: слабые и низкомаржинальные перевозчики будут уходить с рынка, а крупные и технологичные компании — усиливать позиции. Регуляторная нагрузка продолжит расти, поскольку отрасль уходит в электронный документооборот, реестры и более жесткий контроль за грузами.

«Для Петербурга и Ленобласти,— отмечает он,— это означает дальнейшее укрепление роли как логистического хаба, но с более высокой стоимостью сервиса и усилением спроса на точность, скорость и цифровую дисциплину. Рынок останется живым и востребованным, но простым его назвать уже нельзя: рост будет идти не столько за счет объема, сколько за счет перераспределения потоков, укрупнения игроков и повышения эффективности».

Рынок логистики переживает сложный период, ситуация в СЗФО соответствует общероссийской, отмечает генеральный директор транспортно-экспедиторской компании «Салаир» Артем Городецкий. «При этом отрасль сейчас движется к прозрачности: ужесточение контроля и цифровизация снизят долю „серых“ схем. Компании, продолжающие демпинговать, столкнутся с убытками: в новых условиях низкая цена не компенсирует рисков и издержек. В результате останутся игроки с высоким уровнем цифровизации, способные быстро адаптироваться к новым реалиям. Массовый переход на ЭТРН ускорит документооборот, сократит издержки на печать, хранение и доставку бумаг, повысит прозрачность операций. Однако успех зависит от готовности инфраструктуры, иначе это неминуемый коллапс: задержки отгрузок, ошибки в учете»,— считает представитель рынка. ■



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК НАБЛЮДАЕТСЯ ДИСБАЛАНС МЕЖДУ СПРОСОМ И ПРЕДЛОЖЕНИЕМ: КОЛИЧЕСТВО ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПРЕВЫШАЕТ ПОТРЕБНОСТИ ЗАКАЗЧИКОВ, ЧТО УСИЛИВАЕТ КОНКУРЕНЦИЮ И ОКАЗЫВАЕТ ДАВЛЕНИЕ НА СТАВКИ