

Рынок грузовых автомобильных перевозок: новые реалии – новые потенциалы

В. Кузьмина



О развитии рынка грузовых автомобильных перевозок в 2022 году рассказывают эксперты Международной «Биржи автомобильных грузоперевозок ATI.SU», оказывающей услуги на территории России, в республике Беларусь, Казахстане и других странах СНГ, а также непосредственные участники перевозочного процесса – транспортные компании ООО «АЗИЯ ИМПОРТ ГРУПП» (Asia Import Group – AIG) и ПЭК – мультисервисный оператор логистических услуг, эксперт в сфере комплексных решений и организации грузоперевозок на территории России и за рубежом.

ATI.SU: увеличение спроса на доставку грузов автомобильным транспортом

Как отмечает Международная «Биржа автомобильных грузоперевозок ATI.SU», по итогам 2022 года в России увеличился спрос на доставку грузов автомобильным транспортом. На внутренних рейсах рост составил 7%, импортные перевозки прибавили 41%, а экспортные остались на уровне 2021 года. Причем тенденция к росту, по данным Международной «Биржи автомобильных грузоперевозок ATI.SU», усилилась к концу 2022 года.

Положительная тенденция в начале 2022 года сменялась спадом весной и в начале лета, однако с августа снова наметился рост, ускориившийся к концу года. Так, в

ноябре количество заявок выросло по сравнению с прошлым годом на 28%, а в декабре – на 22%.

Изменение тарифных ставок на грузоперевозки

Схожую динамику демонстрируют и ставки на грузоперевозки по стране. Они заметно снизились в первой половине 2022 года, во многом из-за переориентации на внутренние перевозки транспортных компаний, работавших до этого на европейских направлениях. Однако, начиная с июля, цены пошли вверх и по итогам года отыграли все потери.

Индекс ATI.SU FTL РФ, отражающий динамику цен внутри страны, резко снизился к концу июня, а затем поднялся обратно и к декабрю даже превысил значения начала года. Таким образом, итоговый рост за 2022 год составил 3,9%. В течение прошлого года рост наблюдался именно во втором полугодии – ставки прибавили 29,7%, что и позволило закончить год положительной динамикой.

Аналогичную картину демонстрирует еще один аналитический инструмент ATI.SU – «Средние ставки» по FTL грузоперевозкам в РФ. Например, на направлении Санкт-Петербург – Москва для фур с закрытым кузовом средние ставки с 55 рублей за километр в начале года снизились до 33 рублей в июне, а затем выросли до 56,7 рублей за километр.

Динамика количества заявок

Если говорить о конкретных регионах, то по количеству заявок наибольший прирост среди пунктов отправки показали Приморский край (+52%), Тамбовская область (+50%) и Ставропольский край (+43%). В качестве пункта доставки наибольший прогресс у Ханты-Мансийского автономного округа (+35%).

Существенный рост в 2022 году наблюдался и в международных автомобильных грузоперевозках – прежде всего, за счет дружественных стран. Так, перевозки в Россию из других стран выросли по сравнению с 2021 годом на 41%, при этом практически весь прирост обеспечила вторая половина года.

Традиционно лидирующие по количеству заявок на доставку грузов в Россию Беларусь и Казахстан заметно подросли – на 34% и 109% соответственно по итогам года. С точки зрения динамики роста еще более впечатляющие результаты показали Азербайджан (+286%), Армения (+265%), Турция (+244%) и Иран (+204%). Также существенно вырос спрос на перевозки из Узбекистана, Кыргызстана, Грузии и Китая.

При этом даже на европейских направлениях, несмотря на санкции и прямые ограничения для российских компаний, не произошло обвала – на некоторых направлениях зафиксировано умеренное снижение, а на других даже небольшой рост. Так, несколько выросло количество заявок на перевозки из Сербии, Эстонии и Испании. Сравнительно немного (до 15%) потеряли Италия, Литва, Франция, и Польша, чуть большие потери на немецком направлении (-23%). По-настоящему заметно просел спрос лишь на доставку грузов из Финляндии (-59%).

Что касается экспортных перевозок, то здесь потери на европейских направлениях оказались значительно более существенными. Почти в два раза просел спрос на грузоперевозки в Германию, Италию, Финляндию, Латвию, Эстонию, Румынию. На прежнем уровне осталось количество заявок на перевозки в Польшу и Литву, а на доставку в Чехию спрос и вовсе вырос (+38%).

В целом же спрос на экспортные перевозки, несмотря на европейские потери, остался на уровне 2021 года за счет дружественных стран. Правда, доставка в Беларусь и Казахстан немного просела (-4% и -3% соответственно). Зато резко прибавили Иран (+323%) и Турция (+187%). Примерно в два раза вырос спрос на доставку грузов в Китай, Грузию и Армению. Также заметно прибавили Азербайджан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан.

Повышение себестоимости перевозок

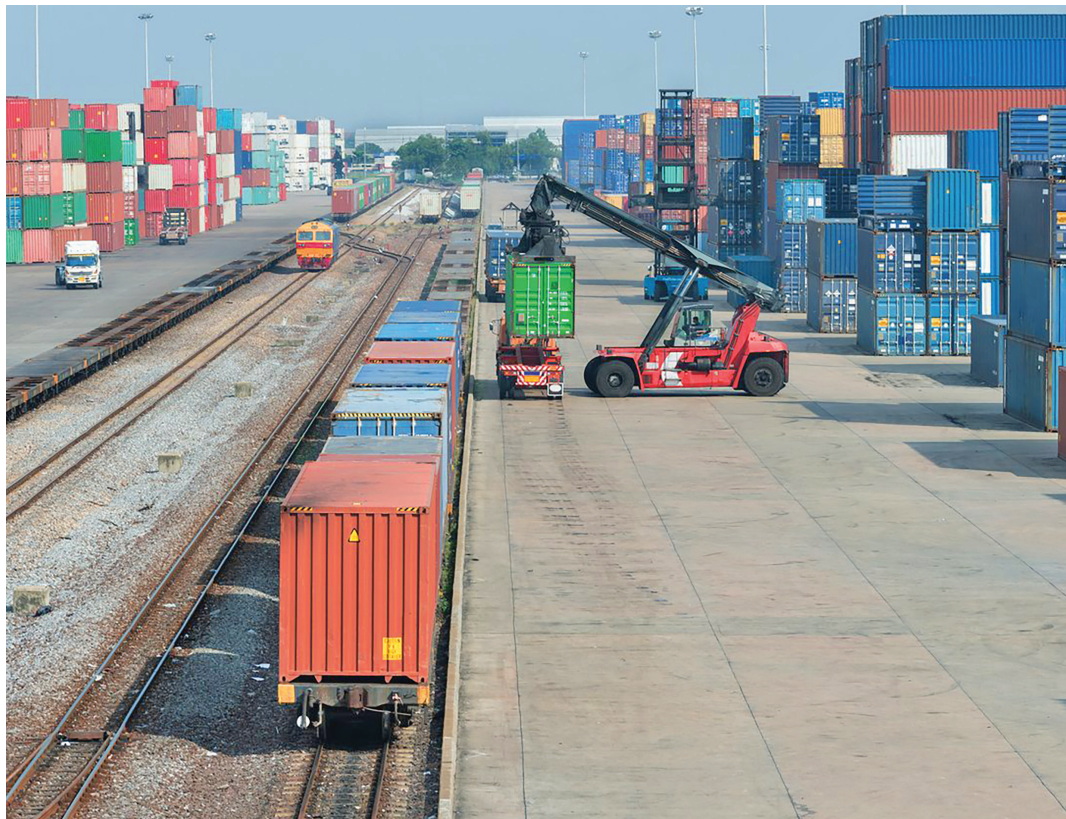
Между тем, пока нельзя сказать, что рынок пришел в стабильное состояние, тем более что в целом по году рост ставок не полностью компенсировал повышение себестоимости перевозок. Так, по данным опроса, проведенного в конце декабря 2022 года на ATI.SU, более половины перевозчиков (56%) считают, что их бизнес по-прежнему находится на грани выживания. Еще 21% отметили, что ситуация была непростой, однако к концу года ситуация наладилась. 14% опрошенных стабильно работали на протяжении года, а 7% участников рынка сумели развить бизнес и увеличить доход.

«На данный момент ситуация в отрасли выглядит значительно более благоприятной, чем в середине года. Тогда, напомним, на фоне снижения спроса и роста себестоимости перевозок многие участники рынка оказались на грани выживания. Но, начиная с середины лета мы видим восстановление спроса и ставок, к тому же некоторым грузоперевозчикам удалось приспособиться к ситуации, в том числе благодаря переходу на новые, более перспективные направления», – прокомментировал Святослав Вильде, основатель и директор Международной «Биржи автомобильных грузоперевозок ATI.SU».

О том, какие изменения произошли на рынке грузовых автоперевозок в 2022 году, также рассказывают представители ООО «АЗИЯ ИМПОРТ ГРУПП» (Asia Import Group – AIG) – транспортно-грузовой компании, ориентированной на поставки из Азии в Россию Asia Import Group, и ПЭК – мультисервисного оператора логистических услуг, эксперта в сфере комплексных решений и организации грузоперевозок на территории России и за рубежом.



Asia Import Group: «Без падений нет взлетов и развития компании»



В настоящее время каждая поставка импортной продукции начинается с проведения большого стратегического анализа, который позволяет понять, каким маршрутом удастся перевезти в Россию те или иные товары

«Без падений нет взлетов и развития компании», – так считает директор компании Asia Import Group Артем Лылык, который проинформировал, что сегодня у компании работают филиалы в Благовещенске, Москве, в двух городах Китая – Пекине и Иу. Есть также офис в Казахстане. В 2023 году планируется открыть представительство в ОАЭ. В ближайшее время появится и филиал в китайском Гуанчжоу. Он существовал там и ранее, открывали его в 2015–2016 годах. До пандемии COVID-19 он эффективно работал, но затем из-за сложностей, вызванных коронавирусными ограничениями, пришлось временно приостановить его деятельность. Теперь этот филиал будут восстанавливать.

«Китай наконец-то пересмотрел свою политику нулевой терпимости к COVID-19 и в начале января 2023 г. отменил множество ограничений, которые действовали с 2020 года. Такие перемены положительно скажутся на логистическом рынке», – уверены эксперты AIG.

Теперь российским транспортным компаниям, которые перевозят грузы на автомобилях, разрешили заезжать в приграничные города Китая без необходимости переезда на границе.

Кроме того, многие погранпереходы между Россией и Китаем начали работать в доковидном режиме, что в том числе предполагает увеличение их времени работы. «А это, конечно же, будет ускорять процедуру перемещения грузов», – поясняют логисты AIG.

С начала декабря 2022 года власти КНР постепенно ослабляют меры по борьбе с коронавирусной инфекцией, которые на протяжении трех лет были одними из самых строгих в мире. С 8 января 2023 г. отменено обязательное ПЦР-тестирование на въезде в страну и централизованная изоляция для прибывающих в Китай.

Расширение географии – необходимость

Весной 2022 года компании AIG пришла идея начать работу с Казахстаном. Отчасти этому послужила ситуация в мире. В текущей ситуации на рынке открытие филиала в Казахстане – это необходимость. Офис там важен для выстраивания международных цепочек поставок продукции. Дело в том, что сейчас многие зарубежные компании, боясь нарушить санкции, не хотят отгружать товары напрямую в Россию. Зато они могут доставить их в Казахстан, например. А уже оттуда грузы поступают в Российскую Федерацию. В настоящее время каждая поставка импортной продукции начинается с проведения большого стратегического анализа, который позволяет понять, каким маршрутом удастся перевезти в Россию те или иные товары. Поэтому в 2022 году компания AIG стала использовать для перемещения, в том числе с помощью параллельного импорта, также Турцию, Киргизию, Китай, Гонконг, Арабские Эмираты и даже Сингапур.

Перспективные направления

Asia Import Group также рассматривает в качестве одной из точек при составлении логистического маршрута Иран. Эта страна активно наращивает экспорт в Россию. Перспективной является и Саудовская Аравия, которая рассматривается как потенциальный рынок для развития инфраструктуры компании.

ПЭК: новые особенности автотранспортного рынка

Нехватка провозных мощностей при доставке грузов из Турции

Объем грузоперевозок российских ритейлеров и логистических компаний из Турции в 2022 году увеличился почти в пять раз по сравнению с предыдущим годом. Но провозные мощности с возросшим объемом не справляются: из-за нехватки морских сервисов, паромов и заторов на автомобильных погранпереходах срок доставки из Турции в Россию в зимний период увеличился на 1–2 недели. В условиях ажиотажа выросли цены: стоимость морской перевозки – на 50–70%, автомобильной доставки – в два раза, паромной перевозки – в четыре раза. По мнению экспертов ПЭК, чтобы логистика справилась с растущим грузопотоком из Турции, нужно увеличить число морских сервисов, контейнеров и контейнеровозов, сократить время оформления грузов в порту Новороссийск и ускорить прохождение границы в Верхнем Ларсе.

О пропускной способности на погранпереходах

«Не хватает пропускной способности наземным погранпереходам, которые используют компании при доставке грузов из Турции в Россию», – отметила Оксана Феоктистова, директор бизнес-юнита ПЭК: GLOBAL.

При проектной пропускной способности в 400 грузовых автомобилей, через «Верхний Ларс» может проехать до 650 таких транспортных средств в сутки. В зимний период перевозить грузы мешают регулярные метели и сход лавин. Именно по этой причине движение грузовых транспортных средств на КПП «Верхний Ларс» бывает закрыто до особого распоряжения. В такой ситуации скапливается многокилометровая пробка из автомобилей, водители которых надеются, что в ближайшее время погранпереход будет открыт.

Так как КПП «Верхний Ларс» часто бывает закрыт из-за погодных условий и не справляется с объемами, часть грузопотоков компании вынуждены перенаправлять на погранпереходы между Азербайджаном и Дагестаном (МАПП «Яраг – Казмаляр» и МАПП «Тагиркент – Казмаляр»). Это увеличивает логистическое плечо в среднем на 1000 км и срок автомобильной доставки из Турции на 1–2 суток. Пропускная способность МАПП «Яраг – Казмаляр» составляет 210 транспортных средств в сутки. Как рассказала Оксана Феоктистова, чтобы избежать заторов, две временные полосы для большегрузов обустроили на соседнем «Тагиркент – Казмаляр», но с учетом темпов роста грузопотока пропускной способности обоих погранпереходов недостаточно.

«Необходимо ускоренными темпами реконструировать автомобильные погранпереходы «Верхний Ларс» и «Яраг-Казмаляр», – полагает директор бизнес-юнита ПЭК: GLOBAL. В 2022 году Минтранс России запустил движение по 12 новым полосам на «Верхнем Ларсе», что повышает пропускную способность на 100–200 грузовых транспортных средств. Но пока, как показывает практика, этого недостаточно. Есть надежда, что разгрузить погранпереход поможет его реконструкция в 2023 году, тогда пропускная способность увеличится до 2,5 тыс. автомобилей в сутки. Пропускную способность МАПП «Яраг-Казмаляр» планируют нарастить до 630 транспортных средств в сутки, а число полос расширить до 10, но только к 2026 году.

Адаптация к новым условиям рынка

В 2022 году число клиентов, которые используют услуги ПЭК, выросло с 3,5 млн до 4,5 млн человек. Чтобы показать такие результаты, ПЭК адаптировался к новым условиям рынка.

«В этом году российский рынок столкнулся с разрывом цепей поставок и ростом издержек. Спустя восемь месяцев многие компании уже переориентировались на альтернативных поставщиков и рынки сбыта. Чтобы ускорить и упростить доставку на новых направлениях, ПЭК запустил дополнительные филиалы, масштабировал сервис в странах ЕАЭС, Юго-Восточной и Средней Азии», – отметил Вадим Филатов, заместитель директора ПЭК.

За год компания открыла 85 филиалов в России и за рубежом. ПЭК стремится ускорить и упростить доставку в небольшие города нашей страны с населением менее 50 тыс. человек. Открывая филиал в таком городе, компания сокращает логистическое плечо на 10–30% и увеличивает скорость доставки.

Вслед за ростом грузопотока в 2022 году ПЭК открыла отделения в Армении, Узбекистане и Таджикистане. Компания масштабировала мощности в Китае и Казахстане, запустив дополнительные рейсы для сборных и генеральных грузов.

В России и всех странах присутствия действует сервис комплексной логистики, которая включает не только перевозку, но и складскую обработку, таможенное оформление. Теперь ПЭК представлен 287 филиалами в России и за рубежом. Складские мощности составляют 650 тыс. кв. м., включая 150 тыс. кв. м., на которых компания организует 3PL-операции.

«В новых реалиях ПЭК видит возможности. Вслед за изменением потребностей клиентов мы продолжим развивать сервис и масштабировать мощности. В планах – дальнейшая экспансия на рынок СНГ и ЕАЭС, запуск дополнительных сервисов в Юго-Восточной и Западной Азии», – подчеркнул Вадим Филатов.