

ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР GUIDE
«ЛОГИСТИКА»

КОНКУРЕНЦИЯ ЗА КАДРЫ

Как бы успешно ни развивалась любая отрасль, все рано или поздно упирается в кадры. А с кадрами в России в последние годы дело обстоит неважно: за трудовые ресурсы между собой борются и логистическая, и строительная, и промышленная отрасли и многие другие.

Но, наверное, рост вакансий в транспортно-логистической сфере особенно заметен: только на курьеров за последние пять лет спрос вырос более чем в шесть раз. Оно и понятно, ведь именно пять лет назад начался взрывной рост онлайн-торговли.

Три года назад транспортно-логистическая сфера столкнулась с необходимостью перестройки налаженных схем поставок. Участники внешнеэкономической деятельности стали переориентировать торговлю и сотрудничество на Восток, обходить санкции, и это тоже потребовало вовлечения значительных кадровых резервов. Определенная стабилизация, говорят эксперты, наступила за последний год: количество вакансий в отрасли, по крайней мере в Петербурге, стало сокращаться. Возможно, причина в усугубляющемся кризисе и снижении объемов операций, а возможно, в том, что отрасль наконец удалось стабилизировать после пертурбаций последних пяти лет.

Однако вопрос с нехваткой кадров по-прежнему актуален. Очевидно, что решить проблему персонала за счет внешних и внутренних ресурсов в ближайшее время вряд ли получится, а значит, перед компаниями, занимающимися перевозками, стоит задача внедрения технологий, позволяющих оптимизировать процессы, сократить издержки, снизить зависимость от человеческого фактора.

Проблема в том, что для технологической перестройки отрасли тоже нужны кадры. Причем не в пример курьерам более квалифицированные. И за них также придется сражаться с другими отраслями. Правда, в отличие от курьеров, таких специалистов нужно не так много, а значит, этих профессионалов можно подготовить. Главное — сделать это оперативно. Как известно, вузы готовят специалистов, которые были нужны вчера.

↑
КОЛОНКА РЕДАКТОРА

СТРАХОВЩИКИ ЗАРАБОТАЛИ НА ГРУЗАХ

РЫНОК СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ В ПЕТЕРБУРГЕ ПО ИТОГАМ 2024 ГОДА ВЫРОС, ПО ДАННЫМ ЦБ, НА 26,3%, ДО 11,3 МЛРД РУБЛЕЙ. В ЦЕЛОМ ПО СТРАНЕ СБОРЫ В ЭТОМ ВИДЕ УВЕЛИЧИЛИСЬ ЕЩЕ БОЛЬШЕ: НА 31,2%, ДО 52,4 МЛРД РУБЛЕЙ. ДЛЯ СРАВНЕНИЯ, СБОРЫ В ЦЕЛОМ ПО ДОБРОВОЛЬНОМУ СТРАХОВАНИЮ ИМУЩЕСТВА УВЕЛИЧИЛИСЬ ЛИШЬ НА 16,4%. ВИКТОРИЯ АЛЕЙНИКОВА

По объему страхования грузов Петербург находится на втором месте после Москвы, а его доля в этом сегменте составляет 21,5%, отмечает старший директор по рейтингам страховых и инвестиционных компаний агентства «Эксперт РА» Ольга Басова. Алексей Бредихин, директор группы рейтингов финансовых институтов АКРА, добавляет, что доля города в страховании грузов соответствует вкладу города в национальный грузооборот: 15–20%.

«Будучи крупным логистическим центром с развитой портовой и железнодорожной инфраструктурой, Петербург играет существенную роль в сегменте страхования грузов. Интересно отметить, что тенденция роста премий по страхованию грузов приобрела устойчивый характер. На наш взгляд, причины увеличения объемов страхования связаны с ростом рисков грузоперевозок в условиях геополитической напряженности и санкций»,— говорит господин Бредихин.

МАРШРУТЫ СТАЛИ ДЛИННЕЕ И СЛОЖНЕЕ Основные драйверы роста — увеличение стоимости перевозимых грузов, расцвет e-commerce, увеличение объемов внутрироссийских перевозок, а также цифровизация страхования, перечисляет Галина Владельщикова, заместитель директора по корпоративному бизнесу филиала компании «Ингосстрах» в Петербурге. Существенно изменилась логистика перевозок: в 2024 сохранялся большой грузопоток с Востока, маршруты стали длиннее и сложнее. Все эти обстоятельства продолжали стимулировать спрос на страховую защиту, добавляет директор Санкт-Петербургского филиала СК «Ренессанс Страхование» Максим Алташкин. В самой компании страхование грузов продемонстрировало одни из самых высоких темпов роста: на 19,1% к 2023 году, примерно так же, как в целом по петербургскому рынку.

Андрей Анохин, начальник отдела страхования грузов департамента по страхованию имущественных рисков СК «РЕСО-Гарантия», среди основных тенденций на рынке отмечает увеличение доли страхования морских перевозок, усложнение логистики, появление новых маршрутов. «Стало больше перегрузок, увеличился импорт, грузопоток из Китая, выросла доля страхования экспортных сырьевых грузов, таких как металлургия, зерновые продукты, нефтепродукты, удобрения, уголь, руда. Одна из тенденций связана также с ростом интернет-торговли и увеличением потока перевозок маркетплейсов»,— делится он.

Учитывая, что Петербург — портовый город, основными клиентами филиала «Росгосстраха» в регионе являются транспортно-логистические компании, рассказывает Кирилл Павлов, директора филиала. Однако с учетом политической ситуации они изменили логистические цепочки поставки грузов. Если ранее около 80% всего объема импортируемых грузов в Россию перевозилось морским транспортом, то сейчас больше преобладают мультимодальные перевозки (море — авто — железная дорога).

В компании ВСК добавляют, что порты Петербурга стали активнее использоваться для экспортных грузов, в том числе и сырьевых, и поэтому ряд страховщиков, которые не находятся под санкциями, существенно приросли по сборам. Уже много лет рынок страхования грузов формирует крупнейшая транспортная компания



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

БУДУЧИ КРУПНЫМ ЛОГИСТИЧЕСКИМ ЦЕНТРОМ С РАЗВИТОЙ ПОРТОВОЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ, ПЕТЕРБУРГ ИГРАЕТ СУЩЕСТВЕННУЮ РОЛЬ В СЕГМЕНТЕ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ

«Деловые линии», от объема ее услуг и сервиса во многом зависят и сборы страховщиков, а также уровень тарифов, применяемых при страховании перевозок грузов клиентов «Деловых линий». Соответственно, и большое присутствие в городе имеют страховщики, работающие с клиентами «Деловых линий», комментируют в ВСК.

ЗАЩИТА ПОДОРОЖАЛА Как отмечает господин Бредихин, смещение внешнеторговых потоков с Запада на Азию, по крайней мере временно, усложнило логистические цепочки. Соответственно, выросла и стоимость страхования. Средний уровень тарифов по России за 2024 год увеличился на 20%, а для договоров, приходящихся на Петербург,— на 36%, указывает эксперт.

По словам госпожи Владельщиковой, тарифы в течение года оставались на том же уровне, а рост средней премии был связан в первую очередь с увеличением стоимости грузов и транспортных расходов.

Господин Павлов также отмечает, что в среднем по портфелю тарифы практически не изменились. А в отдельных сегментах ставки, напротив, снижаются за счет цифровизации услуг, перехода на IT-платформы, что позволяет сократить страховые издержки. «На увеличение ставок влияет монополизация рынка перестрахования, увеличение количества пунктов перегрузок и хранения грузов в связи с изменением логистических цепочек, включение в покрытие военных рисков, перевозки через опасные зоны и прочие факторы»,— указывает собеседник издания.

Господин Алташкин также отмечает, что средняя величина страхового тарифа для базовых рисков стабильная. Небольшой рост тарифов отмечается только при формировании индивидуальных предложений, включающих специальные риски: повреждение беспилотниками или, например, гибель в результате военных действий при прохождении судном Аденского залива. Из специфики страховщик выделяет высокий спрос на страхование рисков повреждений грузов беспилотниками. Кроме того, рост рынка поддерживает активная цифровизация в страховании грузоперевозок, согласен он.

Господин Анохин добавляет, что при больших объемах страхования страховщики применяют существенные скидки. Но что касается военных рисков и терроризма, то здесь тарифы могут быть высокими, особенно в опасных районах, указывает он.

Страховщики солидарны, что в целом культура страхования среди грузоперевозчиков за последние несколько лет значительно возросла. Многие российские компании выходят на зарубежные рынки, без страхования грузов не обходится ни один внешнеторговый контракт, подчеркивает господин Анохин. «Внутри страны в основном страхуются автомобильные перевозки. К страховой защите грузов чаще прибегают компании, связанные с ВЭД (внешнеэкономической деятельностью), и экспедиторы, перевозчики, у которых с каждым годом растет интерес к страхованию своей гражданской ответственности»,— говорит он.

Господин Алташкин согласен, что сегодня большинство грузовладельцев знакомо с возможностями страховой защиты груза, и это подтверждает быстрый рост рынка, особенно за последние несколько лет. Кроме того, грузоотправители получили возможность более удобного оформления страховой защиты за счет цифровых решений, что также стимулирует страховаться.

ХОРОШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ В первом квартале страховщики продолжают фиксировать рост премий. В «РЕСО-Гарантии» сборы растут в среднем на 15–20%. «Наш прогноз по рынку — 20–30% роста. В целом складывается благоприятная ситуация для рынка. Если тенденция сохранится и иностранные игроки не вернутся в РФ, то у российских страховых компаний есть хороший шанс продолжить рост в страховании грузов в 2025 году»,— считает господин Анохин.

По мнению Алексея Бредихина из АКРА, страхование грузов в Петербурге сохраняет хорошие перспективы роста: на 10–15% по итогам 2025 года. Основное влияние на структуру рынка будут оказывать развитие e-commerce, перестройка внешнеторговых операций, а также общая ситуация в экономике.

«Говоря о прогнозах на 2025 год, мы придерживаемся мнения, что объем премий по страхованию грузов вырастет примерно на 15%. Таким образом, общая по российскому рынку сумма премий составит около 60 млрд рублей, в том числе по Петербургу — более 13 млрд. Основные причины роста определяются инфляцией (рост стоимости грузов увеличит премии), увеличением спроса со стороны компаний, связанным с необходимостью управления возросшими рисками, а также развитием цифровых технологий в логистике»,— говорит господин Бредихин.

В агентстве «Эксперт РА» ожидают, что страхование грузов в целом по России в 2025 году может увеличиться на 30% и достигнет 68 млрд рублей.

«Активность грузоперевозок зависит от экономической ситуации. Исходя из существующих прогнозов мы не ожидаем существенного роста грузооборота. Однако рассчитываем на рост страхового рынка за счет новых возможностей для интеграции страхования в бизнес-процессы клиентов. Вероятно, реализуется прогноз ВСС о выходе рынка по итогам года на 60 млрд рублей сборов и, соответственно, около 12 млрд рублей в Петербурге»,— рассуждает Максим Алташкин.

Кирилл Павлов рассчитывает на средний рост на уровне 20–25%, а среди факторов, влияющих на динамику сегмента, в первую очередь выделяет санкционную составляющую. ■