СТРАХОВЩИКИ ЗАРАБОТАЛИ НА ГРУЗАХ / 2
СНИЗИТЬ ИЗДЕРЖКИ, УДЕРЖАТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ / 3
ДОВЕЗИ И СОХРАНИ / 4

Логистика

Четверг, 15 мая 2025
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» **№14**

Коммерсантъ
ONLINE

Guide



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. ■

СНИЗИТЬ ИЗДЕРЖКИ, УДЕРЖАТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ОТРАСЛЬ ПРЕТЕРПЕЛА ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ. КОМПАНИИ АКТИВНО ВНЕДРЯЮТ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В СВОЙ БИЗНЕС, МЕНЯЕТСЯ И ПОДХОД К ИЗДЕРЖКАМ. ЕСЛИ РАНЬШЕ ВО ГЛАВУ УГЛА СТАВИЛОСЬ СНИЖЕНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК, ТО СЕГОДНЯ ВСЕ БОРЮТСЯ ЗА ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ. РОМАН РУСАКОВ

Дмитрий Бобров, коммерческий директор Logistic Tools 24, говорит: «Компании реже считают каждый потраченный рубль на ГСМ, а вместо этого усиливают работу по контролю за инцидентами на линии, замеряют результативность водителей по оценкам клиентов, следят за метриками CSI и NPS. Если в 2014 году 80% потенциальных клиентов приходили к нам с целью оптимизации издержек, то в 2024 ситуация полярная: компании работают на свою конкурентоспособность и репутацию, для чего готовы даже повышать себестоимость маршрутов».

По его словам, в ряде регионов ограничение работы GPS мешает контролю за доставками. «Говорить о полной цифровизации процессов в такой ситуации сложно, здесь по-прежнему выручают опытные водители»,— отмечает эксперт.

Александр Крушинский, директор департамента голосовых цифровых технологий компании BSS, говорит, что наиболее динамично в отрасли развиваются направления транспортной аналитики, цифрового документооборота и управления цепями поставок. Наименее цифровизированы складская логистика и инфраструктура малых перевозчиков.

«2023 год ознаменовался ростом интереса к платформенным IT-решениям и переходу от точечной автоматизации к интеграционным проектам. Особенно заметен рост в регионах с высокой концентрацией дистрибуции и логистических узлов, включая Северо-Запад. Ключевые тенденции — переход к сквозной цифровой архитектуре, использование цифровых двойников, интеграция логистики с ERP и BI-системами. Основные барьеры: фрагментированность IT-ландшафта, ограниченный доступ к профильным IT-кадрам и необходимость адаптации решений под b2b-логистику»,— констатирует эксперт.



АЛЕКСАНДР КОРЖОВ

НАИБОЛЕЕ ДИНАМИЧНО В ОТРАСЛИ РАЗВИВАЮТСЯ НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ АНАЛИТИКИ, ЦИФРОВОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА И УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК

ТЕНДЕНЦИИ Генеральный директор страхового брокера «Цунами» Андрей Сабитов говорит: «С развитием цифровых услуг в логистике компании активно внедряют новые технологии, включая автоматизированные процессы страхования. По итогам 2023 года цифровое страхование грузоперевозок продолжает уверенно заменять традиционные формы страхования с объявленной стоимостью».

Директор по развитию бизнеса Umbrella IT Алексей Феофанов среди других тенденций отмечает активное внедрение «умных» складов с IoT-датчиками, создание цифровых двойников для моделирования логистических цепочек и AI-алгоритмы для прогнозирования спроса, чтобы оптимизировать ресурсы, снижать затраты на МТО и минимизировать простои.

«Особенно заметен прогресс в сегментах с четкими процессами: управление автопарками через TMS, GPS-трекинг, автоматизация документооборота. Сложнее ситуация в мультимодальных перевозках и таможенном оформлении: бумажные документы и необходимость координации между множеством участников тормозят изменения. Однако и здесь появляются новые проекты, например, блокчейн для отслеживания грузов или единые цифровые платформы для деклараций»,— перечисляет он. Уход западных вендоров заставил искать отечественные аналоги и часть решений уже успешно работает на транспортно-логистических предприятиях, замечает эксперт. «Для масштабирования нужны инвестиции в R&D и кадры — без этого сложно обеспечить хорошие темпы цифровизации, отвечающие запросу рынка. Особенно в свете крупных проектов (МТК «Север–Юг», Восточный полигон), которые потребуют масштабной оцифровки данных. В дальнейшем мы увидим новые решения для прогнозирования логистических рынков на базе big data, более широкое применение беспилотного транспорта, а также цифровые экосистемы для end-to-end управления цепочками»,— рассуждает господин Феофанов.

Виталий Тарасов, генеральный директор компании «СберКорус», говорит, что одним из актуальных цифровых инструментов в отрасли является электронный документооборот в логистике (транспортный ЭДО). Это решение ускоряет процессы транспортировки, снижает издержки и делает логистику прозрачной и управляемой. Электронный документооборот позволяет компаниям оперативно реагировать на изменения в расписании доставки или возникновение проблем на пути следования груза, а также способствует сокращению трат на подготовку и хранение бумажных документов, минимизирует риски потерь данных и ошибки человеческого фактора, которые могут привести к финансовым санкциям. При этом, по данным аналитиков компании «СберКорус», обслуживание одного бумажного документа обходится сейчас в 450 рублей. Это в 45 раз выше, чем обслуживание электронного документа, которое оценивается всего в 10 рублей.

Государство также заинтересовано в цифровизации логистики и активно принимает решения, направленные на ускорение этого процесса. Так, с 2022 года организации и предприниматели могут добровольно перейти на электронные перевозочные документы.

По прогнозам экс-заместителя министра транспорта РФ Дмитрий Баканова, доля электронных перевозочных документов (ЭПД) в транспортной отрасли России может увеличиться до 90% к 2030 году благодаря работе национальной цифровой транспортно-логистической платформы «ГосЛог».

НА ЕДИНИЦУ ОБОРУДОВАНИЯ Николай Верховский, директор программ по цифровой трансформации Школы управления «Сколково», констатирует, что внедрение новых технологий позволяет компании повысить производительность на единицу оборудования (транспортное средство, склад, человека) за счет оптимизации загрузки и маршрутов. Согласно исследованию Strategy Partners, около 55% компаний отрасли приступили к реализации стратегий цифровой трансформации к 2020 году, а 80% хотя бы частично перешли на новые бизнес-модели, основанные на цифровых технологиях. Основной рывок начала 2020-х был обусловлен пандемией COVID-19, которая нарушила цепочки поставок и вынудила бизнес активнее внедрять IT-решения для поддержания операций.

«В целом с 2020 по 2025 год цифровая зрелость отрасли значительно выросла. Если в начале периода цифровизация носила точечный характер, то к 2024 году многие процессы (документооборот, мониторинг, взаимодействие с клиентами) переведены в электронный формат. Тем не менее транспортно-логистическая отрасль пока уступает лидерам цифровизации (таким как финансы или телеком) и сталкивается с рядом барьеров, замедляющих изменения»,— указывает господин Верховский.

По данным исследования «Топ-15 технологий транспорта и логистики» Института статистических исследований и экономики знаний (ИСИЭЗ) НИУ ВШЭ, спрос на решения для цифровизации отрасли транспорта и логистики будет расти на 21% в год ежегодно и к 2030 году превысит 626 млрд рублей. Это в семь раз больше, чем в 2020 году.

«По оценкам ряда аналитических агентств (IDC, CNews Analytics и пр.), общий объем рынка IT-решений для логистики и транспорта в 2024 году мог составить 100–120 млрд рублей. Сюда включаются затраты на внедрение TMS/WMS/SCM-систем, телематическое оборудование, разработку цифровых платформ»,— отмечает господин Верховский.

Он добавляет, что точная статистика по регионам часто не публикуется отдельно, но можно ориентироваться на долю СЗФО в общероссийском грузообороте и IT-затратах на него. «По данным Министерства транспорта, доля грузооборота в этом округе составляет 10–12% от общероссийского объема»,— делится эксперт.

Исходя из этой пропорции, можно предположить, что объемы инвестиций в цифру в транспортно-логистической сфере в СЗФО в 2024 году находились в диапазоне 10–15 млрд рублей. Сюда входят крупные логистические хабы (Санкт-Петербург, Ленинградская область) и IT-вложения в порты, железнодорожную инфраструктуру, а также деятельность крупных складских и экспедиторских центров.

Бизнес-эксперт компании Lamacon Иван Глушаков комментирует: «Цифровизация в логистике сосредоточена на операционном уровне: мониторинге грузов в реальном времени, внедрении систем управления транспортом, складом и двором. Главная ценность здесь — ускорение и повышение прозрачности процессов, но очень важна подготовленная почва. Если процессы не стандартизированы и нет понятной системы KPI, серьезных улучшений ждать не стоит. Однако для реально ощутимого экономического эффекта цифровизация должна затронуть фундамент: архитектуру и стратегию развития цепей поставок. Концепция Planning by Design предполагает проектирование оптимизированной цепи с учетом целей бизнеса и возможных сценариев будущего на стратегическом горизонте».

Здесь, полагает эксперт, ключевым инструментом является применение математических двойников цепей поставок, которые позволяют оценивать последствия решений в виртуальной безрисковой среде. Также значимая сложность — это данные, управление доступностью и качеством которых вызывает сложности даже у компаний с высоким уровнем зрелости. «Умение применять методологии заполнения „белых пятен“ и определять необходимый уровень агрегации данных для разных задач — одна из главных компетенций при цифровизации, будь то инхаус-команда или привлеченные консультанты»,— резюмирует господин Глушаков. ■

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». ■

БЕЖАТЬ, ЧТОБЫ УСТОЯТЬ

В УСЛОВИЯХ ТУРБУЛЕНТНОСТИ, РАЗРЫВОВ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК И КАДРОВОГО ГОЛОДА ЛОГИСТИКА СЕГОДНЯ ПЕРЕЖИВАЕТ ЕЩЕ И ЦИФРОВУЮ ТРАНСФОРМАЦИЮ. ПИОНЕРАМИ ЦИФРОВИЗАЦИИ ВЫСТУПАЮТ КРУПНЫЕ КОМПАНИИ, У МАЛОГО БИЗНЕСА ВОЗМОЖНОСТЕЙ МЕНЬШЕ, НО ЕСТЬ АМБИЦИИ БЫТЬ В ТРЕНДЕ. КОРРЕСПОНДЕНТ GUIDE ВАСИЛИСА МОТОВА ВЫЯСНЯЛА У ЭКСПЕРТОВ, КАК КОМПАНИИ РАЗНЫХ МАСШТАБОВ ВСТРАИВАЮТСЯ В НОВУЮ ДИДЖИТАЛ-РЕАЛЬНОСТЬ, ЧТОБЫ УСПЕШНО КОНКУРИРОВАТЬ НА РЫНКЕ.

«Чтобы остаться на месте, надо бежать со всех ног. А чтобы двигаться вперед, нужно бежать вдвое быстрее»,— писал Льюис Кэрролл. «Эта метафора описывает современную логистику, которая должна быть одновременно устойчивой, гибкой, эффективной по затратам и высокотехнологичной. Причем не только здесь и сейчас. Важно думать на перспективу: какой будет цепочка поставок на горизонте нескольких лет и как она должна меняться, чтобы отвечать целям бизнеса»,— отмечает Дмитрий Красилов, генеральный директор консалтинговой компании LAMACON, специализирующейся на оптимизации цепей поставок.



РОМАН СУХОДЕЕВ

В МАРТЕ В БИЗНЕС-ШКОЛЕ «СКОЛКОВО» ПРОШЛА ОТРАСЛЕВАЯ СЕССИЯ «КАКИМ БУДЕТ БИЗНЕС В ЛОГИСТИКЕ В 2030 ГОДУ?». ОНА СОБРАЛА РУКОВОДИТЕЛЕЙ 70 КОМПАНИЙ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ЦЕПОЧКУ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ — ОТ ПОСТАВКИ СЫРЬЯ ДО ПОСЛЕДНЕЙ МИЛИ

СТАТИСТИКА ПЕРЕХОДА По данным агентства «ВМТ Консалт», в 2024 году на цифровизацию логистической отрасли направлено около 24 млрд рублей, включая средства национальных проектов, региональных бюджетов и частных инвесторов. Импортозамещение не только товаров, но и технологий стало ключевым трендом, рынок цифровых решений для логистики в среднем увеличивается на 15–20% в год.

В марте в бизнес-школе «Сколково» прошла отраслевая сессия «Каким будет бизнес в логистике в 2030 году?». Она собрала руководителей 70 компаний, обеспечивающих цепочку товародвижения — от поставки сырья до последней мили. Среди вызовов участники назвали дефицит данных для внедрения искусственного интеллекта, барьеры для международных перевозок и отсутствие на рынке единого цифрового стандарта.

Один из организаторов сессии — вице-президент ассоциации «Предприниматели Патриоты» Хаким Ибрагимов — отметил: «Задачей встречи было выявить степень влияния технологий на различные бизнес-процессы: 3PL, внутренние и международные перевозки, ВЭД, фулфилмент, последнюю милю. Мы искали „точки напряжения“ и способы преодоления технологических разрывов. Их нашлось множество, но главный вывод таков: нет смысла ностальгировать по временам, когда все решали люди. Технологии не спрашивают, готов ли ты. Они просто приходят — и ты либо встраиваешься, либо вылетаешь».

Однако суть трансформации логистики — не в «ковровой бомбардировке» инновациями, уверен господин Красилов. «В области оптимизации цепей поставок мы работаем с лидерами рынка — крупнейшими производственными, агропромышленными и ритейловыми компаниями. У них есть ресурсы для автоматизации и роботизации. Но сейчас логистика уже не только про перемещение товаров. Она про скорость и обоснованность принятия решений в условиях неопределенности. Какой смысл двигаться быстро, если двигаешься не туда?»— рассуждает эксперт.

ПЕРЕСТРОЙКА ПО-КРУПНОМУ Крупный бизнес становится драйвером технологических преобразований в логистике не только из-за стремления быть в тренде, но и под давлением внешних вызовов. Инфляция, геополитическая турбулентность, дефицит персонала — в этих условиях эффективная логистика стала одной из опор устойчивости бизнеса. Компании инвестируют в автопарки, расширяют склады формата built-to-suit и пересматривают размещение инфраструктуры, чтобы сократить логистическое плечо.

Роботизация, раньше воспринимавшаяся как «опция», становится необходимостью. Долго препятствием для нее был даже не недостаток технологий, а дешевая рабочая сила. При тотальной нехватке водителей, курьеров и работников складов и росте затрат на персонал роботизация воспринимается уже не как nice to have, а как must have.

Усложнение цепочек поставок связано как с развитием разных каналов продаж и доставки, так и с расширением самих бизнесов. Быстрые сделки слияния и поглощения требуют оперативной синхронизации логистических процессов, чтобы получить синергетический эффект от объединения инфраструктуры, а не рост издержек.

Лидеры рынка инвестируют не только в инфраструктуру, автопарк и роботов, но и в точность логистических решений, особенно на стратегическом горизонте. Открытие нового склада, децентрализация производства, перераспределение товаропотоков — такие задачи теперь можно решать в виртуальной безрисковой среде до внесения изменений в реальную цепь поставок.

Это возможно благодаря созданию цифровой копии цепи поставок — ее математического двойника. Модель позволяет находить оптимальную конфигурацию цепи, учитывая множество предпосылок и ограничений: пропускную способность каждого канала, распределение спроса и даже влияние конкурентного окружения. Это позволяет менеджменту принимать решения, основанные на данных и точном расчете.

«Математическое моделирование дает возможность тестировать десятки сценариев: где открыть склад или что будет при его закрытии, как повлияет рост спроса или тарифов, как перераспределить товарные потоки при ограничении каналов. Такой подход похож на шахматную партию, где опытный игрок видит варианты развития событий на несколько ходов вперед. В мире, где каждое неверное решение ведет к упущенной прибыли, точность становится востребованной валютой»,— подчеркивает господин Красилов.

Говоря о следующих шагах трансформации логистики, нельзя не вспомнить о процессной зрелости. Аналитики Gartner выделили пять ступеней зрелости бизнес-процессов: от реактивного планирования, когда компании лишь отвечают на «входящие» вызовы, до оркестрирования, где бизнесы строят партнерские экосистемы.

«Сейчас большинство крупных компаний двигаются в сторону интегрированного планирования — это третья ступень процессной зрелости. Такие компании осуществляют проактивное логистическое планирование, но мало вовлекают поставщиков и партнеров. Однако все чаще мы обсуждаем с клиентами сквозное планирование цепей поставок. Подобных прецедентов еще немного на российском рынке из-за высокой чувствительности финансовых данных. Но тренд определенно есть»,— делится наблюдениями руководитель LAMACON.

ИНТЕГРАЦИЯ БЕЗ АДАПТАЦИИ Для малого и среднего бизнеса ситуация сложнее: они играют на том же поле, что корпорации, но с несопоставимыми ресурсами. Их преимущества — гибкость и готовность к коллаборации.

На отраслевой сессии в бизнес-школе «Сколково» акцент был сделан на прогнозировании вызовов и возможностей логистики ближайших пяти лет. Участники оценили влияние 15 ключевых технологий на их деятельность и выделили наиболее уязвимые зоны.

Наибольшее влияние оказывают искусственный интеллект и ИИ-агенты, цифровые финансы и блокчейн-платежи, «бесшовная» таможня, роботизация, включая склады и порты, и автономные грузовики. Эти факторы формируют группу высоких угроз. Они обещают прорывные возможности (ускорение транзакций, повышение прозрачности и сокращение затрат), но и серьезные вызовы, особенно для компаний с низким уровнем цифровизации.

Так, ИИ-агенты радикально меняют требования к компетенциям логистов и диспетчеров, а часть функций вовсе уходит к машинам. «Бесшовная» таможня трансформирует модель взаимодействия с государственными органами и создает риск появления нового нормативного поля, требующего адаптации. Автономные грузовики остаются пока на стадии пилотных проектов, но уже начинают влиять на стратегию закупок и планирование маршрутов. Здесь логистика сталкивается с вызовом отсутствия нормативной базы, несовершенства зарядной инфраструктуры и высокой стоимости входа.

Среднюю группу влияния составили сетевое управление, IoT (интернет вещей) и смарт-контракты. Они менее революционны, но способны изменить операционные процессы: повысить утилизацию транспорта и отслеживать эффективность маршрутов в режиме реального времени. Однако пока эти решения сталкиваются с барьерами интеграции и необходимостью дооснащения парка техники.

Наименее значимыми оказались дроны и дорожные роверы. Их влияние сочли точечным, а перспективы связали с расширением зоны доставки, например, доставкой до двери «по вертикали» внутри или снаружи зданий.

«Угроза сейчас лежит даже не в конкурентах, а в собственной инертности. Серьезными барьерами являются недоверие к IT-продуктам, отсутствие культуры совместного планирования и страх перед „обелением“ операций. Эти барьеры не менее значимы, чем технологические,— акцентирует господин Ибрагимов.— Отдельного внимания заслуживает тема коллабораций, которая на сессии прозвучала как один из ключевых инструментов адаптации к переменам. Участники сошлись во мнении, что ни один игрок — будь то перевозчик, таможенный брокер или оператор фулфилмента — больше не может справиться с вызовами в одиночку. Инфраструктурные и технологические проекты требуют умения договариваться и строить экосистемные связи. Это одна из критически важных компетенций в логистике сегодня».

ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ Логистика уже не сугубо инфраструктурная функция, приходят к выводу игроки рынка, а ее будущее — не в роботах и даже не в ИИ. «Будущее — в способности бизнеса прогнозировать сценарии и адаптироваться к ним. Логистика следующей пятилетки — это сфера, где в основе не только эффективные маршруты и выгодные тарифы, но и технологии, кадры, а главное — точные и быстрые управленческие решения»,— заключает господин Красилов.

Господин Ибрагимов убежден, что побеждать будут те, кто уже сегодня вкладывается в адаптацию бизнес-модели под новые реалии. Остальным предстоит догонять — и с каждым годом разрыв будет расти. «Должны быть созданы цифровые двойники логистических цепей. Но ключевой вопрос, кто их будет создавать, ведь надо оцифровать три вида деятельности и три объекта: дороги, транспорт и грузы. Кто возьмет на себя роль интегратора и соберет всю информацию в одну модель, тот займет лидирующие позиции в новой логистике»,— уверен он. ■

СКЛАДЫ ГОТОВЯТСЯ К РЕКОРДУ

ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО КВАРТАЛА В ПЕТЕРБУРГЕ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ВВЕДЕНО 10 ТЫС. КВ. М СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ. ВСЕГО ЖЕ, ПО ПРОГНОЗАМ ЭКСПЕРТОВ, В ЭТОМ ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ВВЕСТИ 870 ТЫС. КВ. М СКЛАДОВ. ЕСЛИ ПРОГНОЗЫ СБУДУТСЯ, ЭТО БУДЕТ РЕКОРДНЫЙ ВВОД ЗА ВСЕ ГОДЫ. ДЕНИС КОЖИН

По итогам первого квартала 2025 года уровень прямой вакантности на рынке складской недвижимости Санкт-Петербурга и Ленинградской области достиг 2%, увеличившись на 0,8 п. п. по сравнению с концом 2024 года. С учетом появившихся в начале года субарендных площадей показатель достиг 4%. Суммарный объем доступных для аренды качественных складских помещений составил 222 тыс. кв. м, из которых 110 тыс. кв. м приходится на прямую аренду, а 112 тыс. кв. м — на субаренду.

По итогам первого квартала 2025 года в Санкт-Петербурге и Ленинградской области введено в эксплуатацию всего 10 тыс. кв. м складской недвижимости классов A и B. При этом прогнозируемый совокупный объем ввода по итогам года составляет 874 тыс. кв. м — это станет рекордным показателем за всю историю наблюдений на региональном рынке. Из запланированного объема ввода только 36% (319 тыс. кв. м) приходится на спекулятивные проекты. Остальные 64% составляют объекты формата built-to-suit и склады, реализуемые на собственных земельных участках с привлечением подрядных организаций.

Структура спроса на складские площади в регионе существенно изменилась. Доля e-commerce по итогам первого квартала 2025 года сократилась до 34% против 57% на конец 2024 года. На фоне снижения активности онлайн-ритейла значительно выросла доля сделок со стороны транспортно-логистических компаний и дистрибуторов — до 25 и 41% соответственно. Для сравнения, в конце 2024 года эти сегменты занимали лишь 4 и 7%.

Несмотря на рост вакантности, оснований для снижения ставок аренды не отмечается, констатируют в NF Group. Вместе с тем с 2023 года наблюдается замедление темпов их роста. По итогам первого квартала 2025 года запрашиваемая ставка на готовые складские помещения класса A достигла 10 950 рублей за квадратный метр в год (без учета OPEX и НДС), что на 1,4% выше уровня конца 2024 года.

Илья Князев, директор департамента индустриальной и складской недвижимости NF Group в Санкт-Петербурге, комментирует: «Несмотря на снижение активности со стороны e-commerce, рынок демонстрирует признаки устойчивости. Растущие доли логистических операторов и дистрибуторов в структуре спроса позволяют говорить о начавшейся переориентации арендаторов».

Как отмечают в компании Maris, в общем объеме предложения качественных складских комплексов наибольшую долю занимают проекты класса A — 77%, на складские комплексы класса B приходится 23%. Впервые за многие годы на рынке не было введено ни одного проекта класса A, весь прирост предложения был обеспечен объектами класса B.

В компании Nikoliers считают, что складской сектор стал лидером по объему инвестиций в коммерческую недвижимость с начала года в Петербурге. По итогам первого квартала 2025 года, по данным Nikoliers, общий объем инвестиций в коммерческую недвижимость Петербурга и Ленинградской области составил 14,6 млрд рублей (десять сделок). Это 8% от общей суммы инвестиций в классическую коммерческую недвижимость по всей России — 183,4 млрд рублей. По оценкам компании, к концу года сумма капиталовложений по всем типам коммерческой недвижимости России составит 550–600 млрд рублей. При сохранении текущей динамики сделок объем инвестиций в петербургскую недвижимость прогнозируется на уровне не ниже 50 млрд и может достичь 130–150 млрд.

Среди самых востребованных сегментов для инвестиций эксперты Nikoliers выделяют складскую недвижимость. За первые три месяца 2025 года объем инвестиций в этот сектор уже достиг 8 млрд рублей (55,3% от общего объема сделок). Основную долю сформировали складские помещения (GBA 11 тыс. кв. м), принадлежавшие компании «Интарсия», и логистический комплекс «Адмирал» (GBA 110 тыс. кв. м) в Горелово.

По прогнозам Nikoliers, в этом году активность инвесторов в складской сегмент Петербурга может побить рекорд 2024 года, когда объем инвестиций составил 18,5 млрд рублей. Эксперты Nikoliers предполагают, что на фоне дефицита складских площадей (в 2024 году вакансия составила всего 1,1% от общего стока Петербурга и Ленобласти, в первом квартале 2025 года всего 2,2%) этот сегмент сохранит свою привлекательность для инвесторов. Самыми востребованными будут относительно новые объекты с моноарендаторами и BTS. ■

СКЛАДСКИЕ КОМПЛЕКСЫ, ВВЕДЕННЫЕ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ, I КВАРТАЛ 2025 ГОДА

НАЗВАНИЕ	ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ СКЛАДА, КВ. М
ПСК «ШУШАРЫ»	11 300
СК «ШУШАРЫ»	6 800
ТЕХНОПАРК «ШУШАРЫ»	4 300

ИСТОЧНИК: MARIS

КРУПНЫЕ СКЛАДСКИЕ ПРОЕКТЫ, ПЛАНИРУЕМЫЕ К ВВОДУ В 2025 ГОДУ

НАЗВАНИЕ	ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ СКЛАДА, КВ. М
«100К», 2-Я ОЧЕРЕДЬ	82 000
«АРМАДА ПАРК», 3-Я ОЧЕРЕДЬ	70 000
«НОВОСЕЛЬЕ», 3-Я ОЧЕРЕДЬ	45 000
«RAUM БУГРЫ»	28 800
«ОСИНОВАЯ РОЩА», 5-Й КОРПУС	28 300

ИСТОЧНИК: MARIS

ПРИМЕРЫ КРУПНЫХ СДЕЛОК ПО АРЕНДЕ СКЛАДСКИХ ПОМЕЩЕНИЙ, I КВАРТАЛ 2025 ГОДА

СЕКТОР	ПЛОЩАДЬ, КВ. М	КЛАСС
E-COMMERCE	18 000	A
E-COMMERCE	12 000	A
КОНФИДЕНЦИАЛЬНО	9 000	B
ПРОИЗВОДСТВО	5 900	A
ТОРГОВЛЯ	5 800	A

ИСТОЧНИК: MARIS

ПОТРЕБНОСТЬ В КАДРАХ ВЫРОСЛА В ПОЛТОРА РАЗА

СИТУАЦИЯ СО СПРОСОМ НА РЫНКЕ ТРУДА В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ЗАМЕТНО ИЗМЕНИЛАСЬ. ЕСЛИ В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА ПЕТЕРБУРГСКИЕ РАБОТОДАТЕЛИ, СВЯЗАННЫЕ СО СФЕРОЙ ТРАНСПОРТА, ИСКАЛИ ОКОЛО 7,6 ТЫС. РАЗНЫХ РАБОТНИКОВ, ТО В НАЧАЛЕ 2025 ГОДА СПРОС НА ПЕРСОНАЛ В ОТРАСЛИ ВЫРОС СРАЗУ НА 162%. С НАЧАЛА ГОДА ЧИСЛО ВАКАНСИЙ, СВЯЗАННЫХ С ТРАНСПОРТОМ И ЛОГИСТИКОЙ В ГОРОДЕ, ПРЕВЫСИЛО 20 ТЫС. КИРИЛЛ КОСОВ

Такие данные приводит hh.ru. Сильнее всего в разрезе отрасли за пять лет спрос вырос на курьеров: сразу в шесть раз, то есть прирост новых вакансий в начале 2025 года составил 615% относительно 2020 года. По итогам первого квартала 2025 года петербургские работодатели искали более 3,4 тыс. курьеров (в первом квартале 2020 года таких вакансий было около 400). На втором месте по росту спроса за пять лет оказались упаковщики и комплектовщики (+290% вакансий), на третьем — кладовщики (+251%). Данная ситуация напрямую связана с развитием e-commerce и с ковидными ограничениями, которые были введены уже в начале 2020 года и потребовали глобальной перестройки транспортной сферы и доставки.

Примечательно, что за пять лет петербургский бизнес сильно нарастил спрос и востребованность руководителей отделов логистики. Так, если в начале 2020 года таких вакансий были единицы, то в начале 2025-го — уже более 200. Подобное изменение спроса говорит о структурном изменении отрасли, реальном развитии и расширении транспортных служб в компаниях.

В разрезе динамики дохода тоже есть существенные изменения: сильнее всего предлагаемый доход вырос в вакансиях для курьеров: с 34,9 до 141,3 тыс. рублей (рост в три раза, или более чем на 300%). Медиана предлагаемой зарплаты в целом по сфере транспорта и логистики в Петербурге за пять лет выросла с 54,4 до 97,8 тыс. рублей (+80%).

Структурные изменения рынка труда, а также просто физическая нехватка кандидатов породили кадровый дефицит, и особенно это заметно на самых востребованных профессиях в отрасли. Так, если в 2020 году на одну вакансию курьера претендовали 22 человека, то теперь лишь четыре. В профессии упаковщика чуть лучше: было семь резюме, стало четыре резюме на вакансию. А вот среди водителей ситуация иная: в 2020 году на одну вакансию приходилось 8,4 резюме, а сейчас уже 11. При этом данные показатели для этой профессии укладываются в норму по рынку труда.

Изменилась за пять лет и структура спроса у петербургского бизнеса: если в 2020 году наибольшая доля вакансий приходилась на водителей (36% рабочих мест от всего объема), то сейчас на первом месте по доле вакансий — упаковщики (21%). А вот водители на втором месте по доле вакансий: 19% от всего объема по отрасли в 2025 году. Впрочем, данные другой компании по подбору персонала — SuperJob — показывают, что за последний год ситуация изменились. Согласно данным компании, количество вакансий в транспортно-логистической отрасли снизилось на 14% по сравнению с прошлым годом, при этом число резюме выросло на 12%. ■

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (онлайн-выпуск Санкт-Петербург, Guide «Логистика»)

Роман Уманский — генеральный директор АО «Коммерсантъ»
Михаил Лукин — главный редактор
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Андрей Ершов — главный редактор СПб страниц
Александр Коряков — бильд-редактор
Валерий Грибанов — выпускающий редактор
Марина Шевченко — корректор
Мария Громова — верстка
Мария Кузнецова — отдел спецпроектов
Марина Победенная — рекламная служба

Адрес редакции и издателя: 123112, г. Москва, Пресненская наб, д.10 этаж 35. Тел. (495) 797-6970. Адрес редакции в Санкт-Петербурге: 191024, Харьковская ул., д. 8А, лит А. Тел. (812) 324-6949

Учредитель: АО «Коммерсантъ». Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ», зарегистрировано Роскомнадзором, регистрационный номер и дата принятия решения о регистрации ПИ №ФС77-76923 от 11.10.2019 года

В печатном виде номер не выходит. Распространяется бесплатно. 16+

Обложка разработана Freepik

СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ АДАПТИРУЕТСЯ К НОВЫМ УСЛОВИЯМ

БЫСТРО МЕНЯЮЩИЙСЯ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ РЫНОК И АКТИВНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ РАЗЛИЧНЫХ СХЕМ МОШЕННИЧЕСТВА УВЕЛИЧИВАЮТ РИСКИ ДЛЯ БИЗНЕСА. В РОЛИ ЗАЩИТНОГО ИНСТРУМЕНТА, ПОЗВОЛЯЮЩЕГО МИНИМИЗИРОВАТЬ ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ УБЫТКИ, ВЫСТУПАЕТ СТРАХОВАНИЕ. ОБЪЕМ ЭТОГО РЫНКА ЗА 2024 ГОД ВЫРОС НА 31,2%, ДО 52,4 МЛРД РУБЛЕЙ, СОГЛАСНО ДАННЫМ ЦЕНТРОБАНКА. АЛЛА МИХЕЕНКО

УВЕЛИЧЕНИЕ ЗОН ПОКРЫТИЯ За последние два года рынок страхования грузоперевозок в России значительно трансформировался под влиянием логистических, технологических и геополитических факторов. Один из драйверов — изменение маршрутов, в частности, развитие альтернативных коридоров через Китай, Казахстан, Иран, Каспийское и Черное моря. «Такие цепочки поставок достаточно длительные во времени и сложные по документам. Страховщики адаптировались к новым условиям и научились урегулировать убытки с учетом этих особенностей»,— отметили в ГК «Зетта Страхование».

Глобальная повестка отражается и на потребностях клиентов, занимающихся перевозками внутри страны, отмечает исполнительный директор компании «Согаз» Анар Бахшалиев. «Так, геополитическая повестка, которая сопровождается напряженностью (Черное и Красное моря, Аденский залив), приводит к трансформации страховых продуктов для внутренних наземных перевозок. Видим, как клиенты все чаще просят включить в страховое покрытие „военные“ риски, в том числе атаки беспилотных летательных аппаратов»,— комментирует господин Бахшалиев.

«Российские страховщики начали предлагать расширенные пакеты, охватывающие не только традиционные риски, но и так называемые гибридные угрозы. В ответ на рост авиа- и межтерминальных перевозок появились продукты, ориентированные на узкие сегменты: например, страхование авиационных партий внутри России или страхование на коротких логистических плечах между фулфилмент-центрами»,— комментирует управляющий партнер аналитического агентства «ВМТ Консалт» Екатерина Косарева.

Рост интереса к страхованию при авиадоставке подтверждают в ГК «Деловые Линии»: «По итогам прошлого года спрос на авиаперевозки увеличился на 20%. Наиболее активно развиваются направления доставки с Дальнего Востока, Сибири и Урала в центральную часть России». Поэтому компания в марте начала предлагать в составе экспедирования услугу по организации страхования сроков авиадоставки по большинству направлений: при задержке перевозки даже на один день от заявленного срока можно получить компенсацию от страховой компании в размере стоимости транспортных услуг.



АЛЕКСАНДР КОРЖОВ

РОССИЙСКИЕ СТРАХОВЩИКИ НАЧАЛИ ПРЕДЛАГАТЬ РАСШИРЕННЫЕ ПАКЕТЫ, ОХВАТЫВАЮЩИЕ НЕ ТОЛЬКО ТРАДИЦИОННЫЕ РИСКИ, НО И ТАК НАЗЫВАЕМЫЕ ГИБРИДНЫЕ УГРОЗЫ

В ТЕСНОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С МАРКЕТПЛЕЙСАМИ Главным драйвером рынка страхования грузов стал стремительный рост электронной коммерции, особенно на фоне расширения маркетплейсов, акцентирует госпожа Косарева. Компании, работающие на платформах Ozon, Wildberries и других, начали активнее страховать грузы, поскольку потери при повреждении или утере товаров стали сказываться на маржинальности. «В ответ на спрос появились цифровые страховые продукты, встроенные прямо в интерфейсы маркетплейсов или логистических платформ, что упростило процесс страхования и повысило его доступность для малого и среднего бизнеса»,— указывает эксперт.

В ГК «Деловые Линии» также обеспечили своим клиентам возможность заказать организацию страхования при доставке грузов в маркетплейсы и торговые сети. Теперь услуга организации страхования сроков доставки доступна для поставщиков не только Ozon, но и Wildberries. Кроме того, можно заказать организацию страхования рисков штрафных санкций, выставленных площадками при перевозке сборных грузов (LTL), рисков убытков и штрафных санкций контрагентов при перевозке выделенным транспортом (FTL). Благодаря этому клиент получает финансовую защиту: в частности, при выставлении штрафа может быстро вернуть деньги в оборот.

«Популярна услуга по организации страхования сроков. Данная услуга позволяет покрыть затраты на перевозку, если груз задержался более чем на день с учетом особенностей работы маркетплейсов. Уникальность сервиса заключается в том, что организуется страхование конкретной даты доставки. Современные страховые решения позволяют автоматизировать процесс, сократив до минимума время от страхового случая до выплаты. Для клиентов важно в более короткие сроки вернуть денежные средства в оборот. Поэтому для наших клиентов мы выбираем страховые компании, которые обеспечивают сроки урегулирования претензий, включая рассмотрение и выплату возмещения, до двух дней»,— пояснили в ГК «Деловые Линии».

Крупные маркетплейсы, Ozon и Wildberries, тестируют продукты, созданные в коллаборации со страховыми партнерами. «Идет активное вовлечение селлеров в страхование рисков логистики. Ожидается, что услугами от платформ будут пользоваться больше половины продавцов. Развивают предложения по страхованию грузов для селлеров маркетплейсов и банки. Первым примером на рынке стал „Сбер“, который внедрил эту услугу для своих клиентов в конце 2024 года»,— рассказали в ГК «Зетта Страхование».

ЛЕГКОСТЬ ЗА СЧЕТ ТЕХНОЛОГИЙ В целом драйвером рынка страхования грузоперевозок становится цифровизация, отмечают в пресс-службе «Страхового дома ВСК». «Последнее время активно внедряется API-интеграция между крупными логистическими компаниями и страховщиками, которая позволяет оперативно заключить договор страхования, реализовать бесшовный клиентский путь»,— поясняют там.

Изменения в маршрутах поставок и усложнение логистических цепочек стимулируют игроков рынка активнее внедрять современные технологии и инструменты управления рисками. «В частности, алгоритмы, построенные с учетом анализа больших данных, позволяют оперативно оценивать вероятность возникновения страховых случаев и предлагать оптимальные условия страхования»,— рассказывает руководитель дирекции корпоративного страхования «СберСтрахования» Зара Геворкян.

По ее словам, для оценки и управления рисками страховщики активно используют инструменты для анализа больших объемов данных и машинное обучение. Удобный инструмент для компаний-клиентов — онлайн-платформы страхования грузов: они позволяют управлять полисами в режиме реального времени. «Наиболее популярны онлайн-калькуляторы, которые помогают быстро посчитать стоимость полиса, и личный кабинет по страхованию грузов со всей информацией о действующих и ранее заключенных договорах, а также о страховых выплатах. Страховщики создают специальные программы под определенный сегмент грузов или для конкретных транспортных компаний»,— делятся в ГК «Зетта Страхование».

«Инструментарий страховых компаний расширяется продуктами на базе искусственного интеллекта. Большей частью — на уровне экспериментов. Страхование грузов следует за логистикой, обеспечивая простоту доступа к страховой услуге. Сейчас практически на любом корпоративном или отраслевом портале в сфере логистики можно найти интегрированную услугу по страхованию. Можно в онлайне сделать расчет премии и оформить страховой полис. За счет этого прирост в сфере страхования грузов исчисляется последние два года двузначными показателями»,— добавили в «Совкомбанк Страховании».

Екатерина Косарева говорит, что выросло внимание к качеству договоров страхования. «Многие договоры, особенно с участием малого бизнеса, долгое время были оформлены без должной детализации — с типовыми условиями, которые плохо покрывали реальные риски. Сейчас участники рынка стремятся к более точному формулированию исключений, описанию логистической цепочки, идентификации груза, определению момента перехода рисков. Это особенно важно в случае цифровых договоров, где роль юристов возрастает при возникновении спорных ситуаций»,— отмечает эксперт.

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ Вице-президент компании «Ренессанс Страхование» Владимир Тарасов обращает внимание, что наиболее распространено страхование «от всех рисков». Такой полис обеспечивает защиту от повреждений груза по любым причинам и от хищения. Распространены и варианты страхования «Частная авария» и «Без ответственности за повреждения».

Актуальна проблема мошенничества. Каждый третий случай мошенничества со страхованием грузов связан с инсценировкой страховых событий, сообщала пресс-служба цифровой платформы Zunami («Инносети») по итогам мониторинга работы за 2024 год. «Если раньше можно было определить потенциальное мошенничество только по одному признаку, например, по завышенной стоимости, то сейчас все стало гораздо сложнее. Уже нельзя сказать, что есть какой-то один ярко выраженный критерий для той или иной схемы. Необходимо анализировать сразу несколько сработавших атрибутов в группах и систематизировать мошеннические модели»,— отметил в аннотации к исследованию генеральный директор разработчика платформы Артем Ефимов.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ Согласно оценкам «СберСтрахования», автоматизация процесса страхования грузов станет ключом к успеху на фоне растущей на страховом рынке конкуренции. Цифровизация позволит страховщикам предлагать более персонализированные и эффективные продукты. «Ожидаем, что в 2025 году темпы роста рынка страхования грузов могут замедляться, что связано с завершением процесса перестройки международной торговли 2023–2024 годов»,— подытожили в компании. Однако в долгосрочной перспективе динамика останется положительной, уверены там. Главными трендами на рынке страхования грузов в ближайшее время будут страхование грузов онлайн и специализированные программы для защиты товаров, продаваемых на маркетплейсах.

Кроме того, по словам Екатерины Косаревой, на горизонте — переход к более гибкой юридической конструкции страхования, включающей опционы, отсроченные выплаты, комбинированные схемы с элементами самострахования для крупных участников рынка. ■

Коммерсантъ

ПАРТНЕРСКИЙ ПРОЕКТ

ПЕТЕРБУРГ

Истории бизнеса

320 лет предпринимательства для экономического развития города



РЕКЛАМА, 16+, www.kommersant.ru

Ответственные предприниматели заботятся не только об увеличении доходности своих компаний, но и о том, какой позитивный след они оставят в богатой истории нашего города



«Петербургъ. Истории бизнеса»

Вместе пишем современную энциклопедию петербургских компаний

ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ПРОЕКТЕ / **(812) 325-85-96,** e-mail: **M.pobedennaya@kommersant.ru**