ТРАНСФОРМАЦИЯ РЕАЛЬНОСТИ

НА ЛОГИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ЗА ПОСЛЕДНИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ СМЕНИЛИСЬ ВЕДУЩИЕ ИГРОКИ, ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ СХЕМЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ, УВЕЛИЧИЛИСЬ ОБЪЕМЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ СКЛАДСКИХ МОЩНОСТЕЙ.

АРТЕМ АЛДАНОВ

За последние четыре года рынок логистики Санкт-Петербурга претерпел значительные изменения под влиянием политической и экономической ситуации в стране, санкционных ограничений и глобальной нестабильности. Из приграничного региона и России ушли западные игроки, были скорректированы международные и внутренние логистические цепочки маршрутов, выросла популярность мультимодальных схем доставки грузов.



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

ЗА ПОСЛЕДНИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ СУЩЕСТВЕННО ВЫРОС СПРОС НА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ СХЕМЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ, ПРЕДПОЛАГАЮЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НЕСКОЛЬКО ВИДОВ ТРАНСПОРТА ПОД ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ОДНОГО ОПЕРАТОРА

ЗАКРЕПЛЕНИЕ НОВОГО Санкт-Петербург исторически выполнял функцию главных морских ворот страны на европейском направлении, рассказывает профессор Финансового университета при Правительстве РФ Надежда Капустина, и именно поэтому тектонические сдвиги последних четырех лет затронули логистическую инфраструктуру города и всего Северо-Западного федерального округа с особой остротой. «Произошел фундаментальный пересмотр устоявшихся маршрутов, партнерских связей и самой философии управления цепочками поставок, которая десятилетиями строилась вокруг кратчайшего морского плеча до портов Европы. Место ушедших международных операторов — Maersk, MSC, CMA CGM и ряда других — заняли компании из дружественных юрисдикций. Прежде всего это китайские, турецкие и ближневосточные перевозчики, а также отечественные игроки (FESCO, „Дело“, „Глобал Портс“ и т. п.), которые сумели нарастить собственный флот и расширить географию сервисов»,— говорит она.

Основной этап перестройки цепочек поставок и работы портов Северо-Запада уже пройден, считает заместитель генерального директора службы доставки Dalli Николай Шадов. Балтийский бассейн после спада 2022 года восстановил объемы: 248,6 млн тонн в 2023 году, 273 млн тонн в 2024 году и 271,3 млн тонн в 2025 году. Большой порт Санкт-Петербург также восстановился до 49,6 млн тонн в 2023 году, 52 млн тонн в 2024 году и 54,6 млн тонн в 2025 году. Это показывает, что регион уже вышел из режима шоковой перестройки и работает в логике закрепления новых маршрутов. Основу грузовой базы по-прежнему формируют нефть и нефтепродукты, значимую роль играют удобрения, уголь и контейнерные грузы. Перспективы дальнейшего роста связаны прежде всего с контейнерным направлением, удобрениями, зерном и расширением портовых мощностей.

Санкт-Петербург вместе с остальными международными российскими портами уже четыре года живет без глобальных контейнерных перевозчиков, напоминает генеральный директор компании «Си-Шиппинг» Алексей Гагаринов, которые прекратили перевозки российских внешнеторговых грузов в 2022 году. За это время сформировался абсолютно иной рынок из новых морских контейнерных перевозчиков, представляющих в основном российских и китайских операторов контейнерных линий. Сложившаяся ситуация на рынке морских контейнерных перевозок является более благоприятной с точки зрения экономической безопасности страны, чем было ранее, когда рынок морских перевозок, особенно в Санкт-Петербурге, на 100% контролировался глобальными перевозчиками.

На сегодняшний день Большой порт Санкт-Петербург, добавляет господин Гагаринов, имеет регулярное устойчивое морское контейнерное сообщение с портами Азии, Индии, Бразилии, ряда стран Северной Африки, а именно, Египта, Ливии, Марокко. Будут открываться и новые географические направления. «Однако сами перспективы по увеличению грузопотока товаров высокой степени переработки, перевозимых в контейнерах, непосредственно связаны с покупательской активностью как в нашей стране, так и за рубежом. В настоящее время, к сожалению, такая активность заметно снижается. Тем не менее рост перевозок в Петербурге поддерживается за счет развития морского коридора в Калининград, контейнеризация грузопотока которого сейчас составляет более 40%»,— отмечает представитель рынка.

В ОДНОЙ СВЯЗКЕ По мнению экспертов, в Санкт-Петербурге и прилегающих регионах значимы и автогрузоперевозки и железная дорога, в особенности в связке с морскими портами. За последние несколько лет существенно вырос спрос на мультимодальные схемы доставки грузов, предполагающие использование несколько видов транспорта под ответственностью одного оператора.

По словам генерального директора ГК «ФТС-Сервис» Артема Валеева, петербургский рынок сконцентрирован на портово-терминальной инфраструктуре с участием крупных мультимодальных операторов. За два года заметно усилилась роль компаний, которые могут дать не отдельную услугу, а сквозной сервис: море плюс терминал плюс железная дорога или авто до склада плюс складская обработка плюс документооборот. Авто в СЗФО — это прежде всего доставка «от терминала до склада» и развозка по региону. «По нашей практике, за 2022–2026 годы роль авто в цепочках не снизилась, а стала более заметной именно из-за перестройки маршрутов и роста значения складской логистики вокруг Петербурга. При этом большие маршруты по стране чаще уводятся в железную дорогу, а авто остается критичным на стыках и для срочных или небольших партий. Также трендом можно считать повышение требований к прозрачности и управлению рисками: клиенты хотят купить уже не просто перевозку, а гарантированный результат по срокам»,— делится господин Валеев.

Оптимизация затрат на логистику импортных грузов вполне возможна через комплексный подход, отмечает генеральный директор ООО «Европак» Людвиг Тарханьян. Компании уже успешно диверсифицируют маршруты через порты Дальнего Востока. Такой шаг позволяет обходить перегруженные направления. Кроме того, регулярный мониторинг цен на морской фрахт помогает вовремя ловить выгодные окна. Переход на мультимодальные схемы сочетает море и железную дорогу. В результате снижаются общие расходы на транспортировку, а долгосрочные контракты с перевозчиками фиксируют тарифы на стабильном уровне.

Грузовой автотранспорт, добавляет господин Тарханьян, всегда играл ключевую роль в международных цепочках поставок. Особенно это касается «последней мили» для импорта. Такой этап стал неотъемлемой частью мультимодальных схем.

«Четыре года назад, в 2022 году, его доля в общем объеме составляла 25–30%. Это обеспечивало доставку от терминалов до складов. К 2026 году доля выросла до 35–40%. Причина — рост контейнерных потоков и дефицит альтернативных вариантов. При этом факторы вроде роста ставок „Платон“, дефицита водителей и удорожания топлива увеличили стоимость автоперевозок на 30–50%. Они добавили издержек бизнесу»,— отмечает представитель отрасли.

О текущих проблемах на рынке грузовых автоперевозок напоминает и исполнительный директор транспортной компании Delko Ильяс Гильманов. С 2024 года отрасль испытывает давление из-за роста издержек, старения парка и сложностей с обслуживанием лизинговых платежей. «Последние несколько месяцев мы наблюдаем незначительный рост тарифов на перевозку, но, к сожалению, на фоне увеличения расходной части этого недостаточно для обеспечения рентабельности бизнеса. В 2025 году зафиксированы рекордно низкие продажи тягачей и полуприцепов. В 2026 году возросли расходы на ремонт устаревающей техники, систему „Платон“ и платные дороги. Из-за банкротств, перехода на ЭТРН и введения реестра экспедиторов сокращается число перевозчиков. Данные факторы могут повлиять на формирование тарифов, которые обеспечат полноценную компенсацию расходов перевозчиков»,— полагает он.

ОБЕСПЕЧИТЬ ПОТРЕБНОСТЬ По словам экспертов, перестроение логистических цепочек поставок неизбежно потребовало адаптации складского бизнеса региона. «В 2024 году, в Санкт-Петербурге и Ленинградской области был зафиксирован рекордный ввод складов: 781 тыс. кв. м, что на 37% выше предыдущего максимума. Но уже в 2025 году рынок перешел от дефицита к более сбалансированной модели. Объем сделок со складами снизился на 48%, до 272 тыс. кв. м, а доля свободных площадей выросла до 3,8%. Иными словами, перестройка цепочек поставок потребовала быстрого наращивания складской инфраструктуры, а затем рынок вошел в фазу оптимизации и более умеренного спроса»,— отмечает господин Шадов.

Возросшая потребность в кросс-докинговых операциях, связанная с увеличением числа перевалок груза в пути, считает госпожа Капустина, стимулировала спрос на современные складские комплексы класса А и А+ вблизи ключевых транспортных узлов, выходов на федеральные трассы М11 и М10, а также в непосредственной близости от железнодорожных терминалов. Вакантность складских площадей в Петербурге и Ленобласти опустилась до минимальных значений. Все это спровоцировало рост ставок аренды, а девелоперы запустили ряд новых проектов формата built-to-suit, ориентированных на конкретных заказчиков с нестандартными требованиями к температурному режиму, зонированию и пропускной способности. ■