

авто | коммерческий транспорт

Перевозками оказалось некому рулить

Объемы коммерческих автомобильных грузоперевозок в России восстанавливаются после ковидных ограничений. Однако рынок этих услуг сейчас сталкивается с проблемами нехватки техники, водителей, ростом затрат, а также с усилением административного давления.

— тенденции —

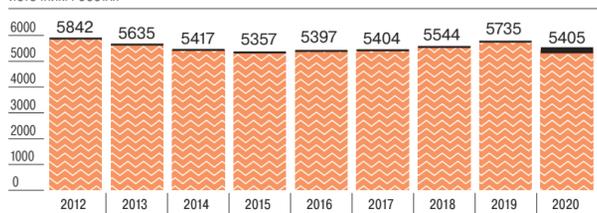
Коронавирус больно ударил по рынку автомобильных перевозок в России: региональные локдауны, спад деловой активности и потребительского спроса привели к его заметному сокращению. По данным Росстата, по итогам прошлого года объем коммерческих автомобильных грузоперевозок в РФ снизился на 5,7%, до 5,4 млрд тонн по сравнению с 2019-м (см. график).

В текущем году рынок отыгрывает упущенное: по итогам первого полугодия автомобильный грузооборот в России увеличился на 5,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом наиболее активно восстановление шло в апреле (+11,4%), мае (+10,6%), хотя летом динамика прироста несколько притормозилась (в июне прирост автомобильного грузооборота в стране составил 1,9%). «С началом пандемии и введением локдаунов объемы перевозимых грузов значительно сократились, однако уже во второй половине прошлого года началось постепенное восстановление, — рассказывает директор по развитию бизнеса логистической компании Gebuecher Weiss Николай Пладун. — В начале 2021 года этот тренд резко усилился, объем перевозок за первое полугодие 2021-го значительно превышает аналогичный период прошлого года. Например, с развитием рынка онлайн-торговли растет уровень потребления в небольших городах и отдаленных регионах, что требует развития автомобильной логистики внутри страны и увеличения объема перевозок в данном направлении».

Помимо сектора электронной коммерции автоперевозчики фиксируют рост спроса в таких направлениях, как строительство, розничная торговля, а также в трансграничной торговле. «В международных перевозках мы видим увеличение спроса как на экспортных, так и



ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РФ (МЛН ТОНН)
ИСТОЧНИК: РОССТАТ.



на импортных линиях, — указывает руководитель направления международных автоперевозок компании Kuehne+Nagel в России Иван Головкин. — Объемы выросли практически по всем направлениям, даже из Китая, несмотря на все сложности с пересечением границ из-за санитарных ограничений».

Однако на фоне восстановления спроса участники рынка автоперевозок жалуются на ряд проблем. В частности, в текущем году у автоперевозчиков существенно возросли затраты, связанные с обновлением автопарков, а также расходы на горюче-смазочные материалы. При этом при возросшей цене грузовиков перевозчики еще и не имеют возможности оперативно обновлять свой автопарк в связи с возникшим на рынке коммерческих авто дефи-

цитом. «Автопарк мелких и средних перевозчиков устаревает, а его обновление и ремонт вышедших из строя транспортных средств требуют серьезных финансовых затрат, — вынуждена констатировать руководитель отдела внутрисервисных автомобильных перевозок группы компаний Asstra Наталья Арефьева. — Колебания курса валют и пандемия заставляют многих участников рынка отказываться от модернизации парка техники, а то и вовсе продавать машины. Дефицит транспорта наблюдается уже несколько месяцев, хотя высокий сезон грузоперевозок еще впереди».

Не хватает на рынке и кадров. Опытные водители уходят из профессии по возрасту или в поисках лучших предложений, а молодежь не спешит садиться за руль грузовых

машин. «Да, рынок растет, и мы рассчитываем на удачное окончание года. Однако, оценивая перспективы, у рынка есть ограничения, в первую очередь нехватка техники и кадров: молодежь не идет в профессию, опытные специалисты уходят в силу возраста. В ближайшем будущем это может охладить развитие отрасли в целом», — указывает Иван Головкин. Страдают автомобильные логисты и от увеличения фискальной нагрузки, и ужесточения ограничительных мер. «Неожиданным для перевозчиков стало ограничение движения грузовиков по МКАД. Результатом вступления данной инициативы в силу стали перестройка маршрутов и дефицит транспорта для доставки по Москве и Московской области», — говорит Наталья Арефьева. — Negatively повлияла на рынок грузоперевозок и отмена единого налога на вмененный доход. На наш взгляд, многие ИП в сфере логистики не станут переходить на другую систему налогообложения, а просто закроются».

Не сказывается благоприятно на рынке тот факт, что часть небольших логистических компаний не смогла пережить спад спроса в прошлом году, и теперь при росте рынка здесь начинают наблюдаться дефицит предложения услуг автоперевозок. «Клю-

чевой особенностью текущего года услуг автомобильных перевозок является дефицит предложения — в разных сегментах он уже колеблется от 10% до 30%, — говорит директор по транспортной логистике компании Itella в России Сергей Левченко. — Причина такого дисбаланса — уход с рынка мелких игроков в 2020 году, которые закрылись на фоне снижения объемов отправок. Этим перевозчикам не хватило ресурсов продержаться долгое время без регулярного потока заказов. Также дефицит стимулирует отток водителей грузовиков в смежные сферы, увеличение стоимости новых транспортных средств и их обслуживания».

Неприятной новостью для заказчиков автомобильных перевозок является и существенный рост цен на эти услуги: по оценкам участников рынка, за последний год услуги автомобильной логистики выросли в среднем на 20–25%, и рост цен здесь продолжается. «Рост цен на автомобильные грузоперевозки, который наблюдается с начала 2021 года, сейчас отмечается на всех направлениях, — говорит директор по транспорту компании FM Logistic в России Алексей Бормин. — Можно констатировать, что в среднем по отношению к прошлому году тарифы увеличились на 20%, а по отдельным маршрутам да-

же выше. На данный момент нет никакой уверенности, что рост ставок достиг пика. Впереди высокий сезон, и ситуация может усложниться».

«По нашей оценке, повышение тарифов на услуги автомобильных перевозчиков составляет 15–20% в среднем в зависимости от направлений, — соглашается Николай Пладун. — Рост цен на услуги автомобильных перевозчиков обусловлен не только дефицитом транспорта, но и увеличением затрат перевозчиков. Владельцы автопарков отмечают, что стоимость новой техники стремительно растет, поэтому продолжают эксплуатировать машины до полной выработки ресурса. Обслуживание автопарка, тем более устаревшего, становится дороже, растет стоимость топлива, а также происходит ежегодная индексация тарифов «Платона». К тому же тарифы на рынке автомобильных перевозок все предыдущие годы менялись гораздо медленнее, чем хотелось бы участникам рынка».

Обсуждение роста цен автоперевозок в первую очередь на продукты питания недавно вышло на правительственный уровень. В частности, представители Минсельхоза РФ недавно заявили, что внимательно следят за ситуацией у перевозчиков молока, мяса, овощей, сладостей, рыбной продукции. Чиновники говорят, что намерены найти решение для сдерживания цен на автомобильную транспортировку этих продуктов совместно с Минпромторгом, Минтрансом и другими ведомствами.

Представители логистического бизнеса призывают государство в условиях нестабильности на рынке услуг автоперевозок смягчить фискальную и регулируемую нагрузку на отрасль и задуматься о стимулирующих мерах продаж коммерческих авто. «Сдерживать цены и способствовать стабилизации ситуации на рынке автоперевозок может снижение штрафов санкций для перевозчиков, которые закладываются в тарифы, — говорит Сергей Левченко из Itella. — Особенно остро этот вопрос стоит при работе с крупными федеральными сетями, где величина штрафа зачастую привязана к стоимости груза, а не перевозки. Государство также может способствовать поддержанию тарифов, вводя льготные программы кредитования на новые транспортные средства, снижая налоговую нагрузку и количество проверок контролирующих органов для добросовестных игроков рынка. Немаловажным фактором снижения цен станет открытие границ со странами СНГ и последующий за этим приток недорогой рабочей силы».

Алексей Коротаев

Грузовиков показалось мало

— аналитика —

Среди «иностранцев» значимые позиции занимают Ford (7 тыс., прирост 68%), набирают ход марки нового альянса Stellantis — Peugeot, Citroen, Opel (2,4 тыс., 1,3 тыс., 0,8 тыс.), сильные позиции немецких марок Volkswagen, Mercedes-Benz (2,3 тыс., 1,5 тыс.) (см. таб. 2).

«Наиболее успешными марками в сегменте легких коммерческих автомобилей остаются автомобили ГАЗ благодаря широкому модельному ряду, повышению качества продукции и одному из самых конкурентных на рынке ценовому предложению, — комментирует заместитель директора департамента корпоративных продаж автодилера «Авилон» Андрей Юсев. — Отличные результаты у Ford Transit, это один из наиболее привлекательных продуктов по соотношению цены и качества и наличию очень широкого модельного ряда. Lada Largus — бестселлер в сегменте небольших фургонов-каблучков благодаря самой низкой цене. Хорошие показатели у концерна PSA: «близнецы» Peugeot, Citroen, а с недавнего времени и Opel — это современные представители LCV, они производятся в России и продаются по привлекательным ценам».

Что касается наиболее активных потребителей коммерческих машин, то сейчас, по словам участников рынка, в сегменте LCV значимые закупки осуществляются, например, со стороны государства и компаний, связанных с интернет-торговлей. «На продажи в сегменте легких коммерческих авто традиционно влияют государственные закупки, например, для нужд медицины и силовых структур, а также бурный рост онлайн-ритейла и рост связанных с этой сферой бизнеса компаний по доставке заказов, курьерские и почтовые службы, — говорит Андрей Юсев. — Общее состояние эконо-

ГРАФИК 1 ПРОДАЖИ ГРУЗОВИКОВ В РОССИИ (ПОЛНОЙ МАССОЙ СЫШЕ 3,5 ТОНН, ТЫС. ШТ.) ИСТОЧНИК: «АВТОСТАТ».

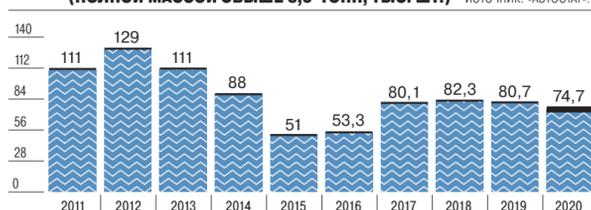


ТАБЛИЦА 1. Ведущие марки на российском рынке грузовых автомобилей (полной массой свыше 3,5 т).

№	Марка	Продажи в 2021 году (январь–май), шт.	Изменение по сравнению с аналогичным периодом 2020 г., %
1	КАМАЗ	13 014	34,9
2	ГАЗ	3 559	34,3
3	Scania	2 892	107,3
4	MAZ	2 299	95
5	Volvo	2 000	4,2
6	MAN	1 910	33,1
7	Урал	1 876	23,8
8	Mercedes-Benz	1 544	27,6
9	Isuzu	860	-31,6
10	Shacman	608	17,6
Всего		36 566	38,2

Источник: «АвтоСтат».

мики в стране традиционно сильно влияет на продажи коммерческих автомобилей: если в экономике намечается рост, то и обновление автопарков происходит более активно».

Машин не хватает

Повышенный спрос на коммерческие автомобили в текущем году привел к появлению такого, казалось бы, чуждого для рыночной экономики явления, как дефицит. Так же, как в сегменте легковых автомобилей, на складах дилеров сейчас остро не хватает грузовиков. Это относится особенно к иностранным маркам: на нехватку авто жалуются дилеры Scania, Volvo, MAN, Mercedes. Срок ожидания поставок автомобилей зачастую внушительный, он превышает отсрочки с легковыми машинами, достигая периода от нескольких месяцев до года и

более. «На сегодняшний день срок ожидания коммерческого автомобиля составляет не менее двух месяцев, а среди наиболее популярных моделей заказы принимаются на год вперед. Так, в грузовом сегменте заказы на автомобили брендов Volvo, Mercedes-Benz и Scania расширяются на несколько месяцев», — говорит генеральный директор по продажам коммерческого транспорта автодилера «АвтоСпецЦентр Котляков» Илья Молчанов.

«Спрос на рынке превышает предложение, сейчас у нас уже закрыты заказы на второй квартал 2022 года, — продолжает директор по продажам Scania в России Леонид Ткачик. — Пандемия нанесла сильный удар по отрасли автомобильного строительства, вызвав резкое сокращение спроса, приостановку производства, нарушение привычных свя-

ГРАФИК 2 ПРОДАЖИ ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ (ПОЛНОЙ МАССОЙ МЕНЕЕ 3,5 ТОНН, ТЫС. ШТ.) ИСТОЧНИК: «АВТОСТАТ».

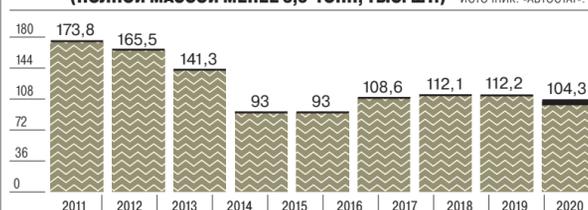


ТАБЛИЦА 2. Ведущие марки на российском рынке легких коммерческих автомобилей (полной массой до 3,5 т).

№	Марка	Продажи в 2021 году (январь–май), шт.	Изменение по сравнению с аналогичным периодом 2020 г., %
1	ГАЗ	21 561	37
2	Ford	7 061	68,4
3	УАЗ	6 884	31,6
4	Lada	6 411	91,3
5	Peugeot	2 438	160
6	Volkswagen	2 317	40,9
7	Mercedes-Benz	1 586	51,3
8	Citroen	1 346	96,2
9	Hyundai	650	-33,2
10	Opel	451	1704
Всего		52 185	50,2

Источник: «АвтоСтат».

зей между производителями, поставщиками и потребителями. Острой проблемой остается дефицит полупроводниковых компонентов и микросхем, ограничивающий производственные возможности отрасли. Восстановление автопрома будет во многом зависеть от стабилизации ситуации на рынке автоэлектроники и преодоления глобальных сбоев в производственных цепочках».

«Мы видим сейчас высокий спрос на автомобили со стороны самых разных заказчиков, традиционно среди наших клиентов пользуются повышенным спросом самосвалы с колесной формулой 6x4 и 8x4, — говорит директор департамента продаж грузовых автомобилей FAW в России Андрей Попов. — Такая ситуация вызвана дефицитом техники, сейчас вся она поставляется на заказ, срок ожидания в среднем составляет два-три

месяца, когда на стоке появляется машина — это большая редкость».

Продавцы коммерческого транспорта признают, что при отложенном сроке поставок автомобилей цена на них не фиксируется, что создает для покупателя риск дополнительных расходов. «Из-за увеличенного срока ожидания поставок итоговая стоимость авто почти в половине случаев не соответствует первоначально оговоренной в договоре сумме, что негативно сказывается на оформлении сделки», — констатирует Илья Молчанов из «АвтоСпецЦентра».

Одновременно покупателей коммерческих авто волнует надвигающийся дефицит и растущие цены на запчасти. «В последнее время цены на автомобильные запчасти, в том числе для коммерческих машин, ощутимо растут, — говорит президент маркетплейса по продаже за-

пчастей Autodos.ru Владислав Соловьев. — За последний год они подорожали в среднем на 10–30% в зависимости от производителя и типа деталей. Например, капот на легкий коммерческий автомобиль Ford Transit сейчас стоит более 15 тыс. руб., тогда как в конце прошлого года эту деталь можно было найти за цену в районе 10 тыс. руб. Растут цены и на тормозные диски, колодки, прочие расходные материалы, на что влияет, в частности, удорожание металлов. Заметно увеличиваются расценки и на моторные масла, смазочные материалы, сегодня средняя цена литра моторного масла в том числе для коммерческих авто на российском рынке составляет в среднем 400–500 руб., в то время как в начале текущего года розничная стоимость этого расходного материала фиксировалась у отметки 250–300 руб. за литр. Ощущаются перебои поставок и деталей, связанных с электроникой, в связи с глобальными переоями в производстве микросхем. Такие детали сейчас приходится ждать от двух до шести недель, а иногда даже больше. Такая ситуация особенно критична для владельцев коммерческих автопарков, для которых отсутствие запчастей означает простой техники, а значит, ощутимые убытки».

Нестабильная ситуация с наличием на складах коммерческих автомобилей и ростом цен на них сохраняется как минимум до конца текущего года. Наблюдатели и участники рынка говорят, что ситуация может стабилизироваться в лучшем случае к середине 2022-го. «С началом осени стоит ожидать традиционного роста цен на коммерческие автомобили, что носит глобальный характер, причем не только в России, — прогнозирует руководитель проектов консалтинговой группы компаний SRG Александр Багрецов. — На рынке коммерческих авто следует готовиться к продолжению роста цен и нехватки машин в автосалонах».

Георгий Алексеев