

Грузы меняют границы

Отрасль автомобильных грузоперевозок постепенно адаптируется к новым реалиям в экономике, закрытым границам и перестройке маршрутов. По оценке экспертов, падение объемов перевозки грузов наземным транспортом к концу года в целом по России составит не менее 20%. Снижение динамики обусловлено существенным сокращением импорта, а также снижением отгрузок у той части отечественных производителей, которые зависят от импортных комплектующих. Прогноз участников отрасли неутешительный: до конца года проблемы в логистике сохранятся, а тарифы вырастут.

— Тенденции —

По итогам первого полугодия 2022-го структура рынка автомобильных грузоперевозок в России сильно изменилась, в западном направлении объемы поставок значительно сократились, в восточном, напротив, выросли. Появились новые маршруты и цепи поставок. «Количество заказов не сократилось, но их объем несколько уменьшился, так как наши клиенты сейчас перестраивают свои бизнес-процессы, а это всегда занимает время», — говорит генеральный директор ООО «Байкал-сервис ТК» Владимир Толкачев. — Сегодня больше всего импортных грузов ввозят со стороны Казахстана, Дальнего Востока и Белоруссии».

Согласно данным компании ПЭК, объем грузоперевозок в Казахстан из России вырос на 17% за март-июнь по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. «В основном мы перевозим потребительские товары, изделия химической промышленности и минеральные продукты», — рассказывает руководитель направления ВЭД компании ПЭК Сергей Сафонинков.

При этом доля перевозок ПЭК в Европу снизилась в среднем на 20% за март-июль, в то время как объем поставок в Китай увеличился до 42% по итогам аналогичного периода, добавляет господин Сафонинков.

«Сейчас рост приходится на коридор Европа — Турция — Азербайджан — Дагестан. Также растет и число заявок на перевозку грузов из Грузии в Россию, где рост составил более 100%, из Казахстана поставки выросли на 76%. Здесь мы замечаем дефицит перевозчиков», — рассказывает основатель и акционер Loginet Герман Раскин.

Дефицит настраивает тариф

Из-за перераспределения грузовых потоков в 2022 году образовался дефицит заказов по ряду направлений, отмечает руководитель департамента логистики компании Zenden Group Сергей Сиволгин. «Особенно остро это ощущается в части отправок из Москвы в Санкт-Петербург. Перевозчики либо отказываются туда ехать, либо едут, но по двойной ставке, поскольку обратных грузов из Северо-Западного региона сегодня практически нет», — комментирует он. Впрочем, дефицит заказов на одних направлениях компенсируется возросшим количеством запросов на других. На направлениях отдельных международных транспортных путей, где грузопотоки растут и будут расти в перспективе (Казахстан, Грузия, КНР), намечается превышение спроса над предложением, добавляет эксперт.



Из-за перераспределения грузовых потоков в 2022 году образовался дефицит заказов по ряду направлений, в том числе в сторону Северо-Запада

Всего с западного направления в этом году высвободилось до 30 тыс. автопоездов, отмечает профессор Высшей школы бизнеса ВШЭ, бывший заместитель министра транспорта РФ (1999–2004 годы) Александр Колик.

В связи с увеличением вакантного грузового транспорта тарифы в регионах России на перевозку упали, говорит одна часть опрошенных экспертов. По оценке Александра Колика, на отдельных направлениях в первом полугодии 2022-го они снизились на 20–25%. «В первые месяцы после закрытия границ отрасль наблюдала резкие скачки ставок, однако в настоящий момент ситуация стабилизировалась и сильных колебаний не наблюдается. Более того, по некоторым маршрутам нам удается снижать тарифы. Это связано с увеличившимся предложением транспортных средств со стороны перевозчиков», — объясняет коммерческий директор компании Trucker Анатолий Зверев, приводя в пример внутренние маршруты.

Другая часть представителей отрасли говорит о значительном росте ставок на перевозку грузов в этот период. «За последние шесть месяцев ставки на автоперевозки выросли значительно, не просто на проценты, а в несколько раз. При этом сроки доставки также увеличились», — отмечает соучредитель группы компаний СЛК («Сервисная логистическая компания») Дмитрий Аржаных.

По словам эксперта, на это повлиял запрет на перевозку грузов по ЕС российским и белорусским автомобилям — сейчас отечественные транспортные компании

используют перевозчиков с автомобилями с европейскими номерами либо задействуют вариант перегруза/переемки на границе с Беларусью.

Также на динамику тарифов повлияли очереди на границе с Россией. «На границе с Китаем гигантские очереди, большие задержки из-за погранперехода в Грузии, «Верхний Ларс», — говорит Дмитрий Аржаных.

По словам Сергея Сафонинкова, около погранпереходов на границе с Китаем регулярно образуются неупорядоченные скопления из 200–1000 транспортных средств, в связи с чем пересечение пунктов пропуска может занимать от пяти до 30 дней.

Испытание на прочность

Сложившаяся ситуация с ростом стоимости обслуживания транспорта, увеличением цепочек поставок стала серьезным испытанием для транспортников, игроки рынка говорят о сокращении числа участников в первом полугодии 2022-го. «С виду большие транспортные компании стали сдуваться как мыльные пузыри, потому что закредитованность отрасли колоссальная. Так как транспорт, который закупался за рубежом (через дилеров в России), требует регулярного технического обслуживания. К примеру, синтетическое и полусинтетическое моторное масло стало недоступно, а значит, в скором времени часть транспорта начнет вставать „к забору“. Знаю случаи, когда мелкие перевозчики законсервировали транспорт и ушли в найм. Число участников рынка собственников транспорта сократилось, а вот тех, кто зарабатывает на посредничестве, резко прибавилось», — рассказывает гендиректор транспортной компании ООО «Автогарант 2000» Карина Аксенова.

Небольшие предприятия либо уходят из бизнеса совсем, либо включаются в состав более крупных операторов. «Некоторые, к сожалению, перемещаются в „серую“ часть рынка», — считает Александр Колик.

На круги своя

Из-за сокращения количества собственников транспорта стоимость услуг будет расти не только на международном направлении, но и внутри страны, считают аналитики.

В ближайшее время игроки рынка логистики ожидают роста тарифов на 20–30%, подчеркивает Герман Раскин. «Это произойдет, вероятно, уже в октябре. В дальнейшем мы можем прогнозировать рост тарифов еще в полтора-два раза за счет удлинения вдвое логистического плеча по восточному направлению по сравнению с европейскими. Это удорожание будет влиять и на конечную стоимость товара для потребителей», — замечает он.

Ввиду дефицита запчастей, нового подвижного состава, роста цен на техническое обслуживание и топливо, а также возросшего процента ставок по лизинговым платежам у перевозчиков можно прогнозировать лишь дальнейшее увеличение стоимости транспортных услуг, соглашается Сергей Сиволгин.

Фактором, способствующим развитию отрасли в целом, будет являться увеличение воспроизводства товара в регионах России — последние тенденции говорят именно об этом, считает Анатолий Зверев. «В перспективе до года ситуация может выправиться», — прогнозирует он.

«Мы не ждем сильного негатива. Все-таки остается Китай, Индия, Турция и другие страны, готовые торговать с Россией. Поэтому пока что, несмотря на всеобщие стенания и жалобы, работы на всех логистов

хватит. Во всяком случае, если компания клиентоориентирована», — комментирует Дмитрий Аржаных. Новые маршруты и цепочки поставок постепенно выстраиваются, уверены участники рынка. Во многом росту грузопотоков послужит увеличение товарооборота России и Китая. Только за январь-июль 2022 года он, по данным ПЭК, вырос на 29% (до \$97,71 млрд) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Однако барьером развития экономических отношений может стать низкая пропускная способность инфраструктуры, в том числе автомобильных погранпереходов. На данный момент на границе двух стран действует семь многосторонних автомобильных пунктов пропуска (МАПП), но пропускная способность не соответствует растущему грузопотоку. «В среднем в сутки через один погранпереход проходит 40 транспортных средств, в то время как до пандемии за 24 часа их пропускали по 200–250», — говорит Сергей Сафонинков.

Создание новых автомобильных погранпереходов на границе между РФ и КНР необходимо ускорить, существующие — модернизировать, говорит эксперт. В частности, требуется внедрить электронную систему резервирования времени пересечения госграницы, оборудовать площадки ожидания на подъездах к погранпереходам, модернизировать подъездные трассы, расширив число полос, добавляет он.

С развитием инфраструктуры рынков грузовых автомобильных перевозок быстро восстановится и обеспечит новый формат цепей поставок как в международной торговле, так и внутри страны, говорят аналитики.

Светлана Донская

МНЕНИЕ

Что сейчас происходит с грузоперевозками?

Генеральный директор ООО «Байкал-сервис ТК» Владимир Толкачев:

— Сегодня многие производители стараются работать по постоплате, в результате предъявление грузов к перевозке сдвигается, что также отчасти сдерживает развитие грузооборота. Некоторые поставщики стали отказываться от больших складских запасов продукции, смещая фокус в сторону закупки под заказ клиента. Прослеживается и тенденция к закупке товаров меньшими партиями, что также ведет к сокращению среднего чека по заказу и нестабильности закупок.

Коммерческий директор компании Trucker Анатолий Зверев:

— Выросла нагрузка на российские морские порты — Санкт-Петербург, Новороссийск, Владивосток, Находку — которые всегда были основными транспортными коридорами страны, но в текущей ситуации они переживают настоящий грузовой бум. Одновременно появилась возможность развития известных, но непопулярных морских направлений через акватории Каспийского, Черного и Азовского морей. Грузопотоки из Индии, Турции, Ирана, Сирии, государств СНГ и других арабских и азиатских государств набирают полноценную мощь. Турция в 2022 году превратилась в настоящий транспортный хаб, пропускающий товары из Европы в Россию, включая «серый» и «параллельный» импорт.

Руководитель проектов компании «Адвантум», член АСОРПС (Ассоциация операторов рефрижераторного подвижного состава) Сергей Юрченко:

— В первые полгода 2022-го заметно начал ощущаться дефицит транспорта и запчастей. На первый план выходит стоимость обслуживания иностранной техники ввиду отсутствия запчастей и высокой стоимости сервиса. В то же время прекратились поставки новой техники из стран Европы. Транспортный рынок РФ покинули крупные иностранные перевозчики (DHL), что повысило нагрузку на внутренних перевозчиков и тем самым повлекло увеличение тарифа на перевозку и пересмотр подхода к бизнесу. Логистические компании стали больше обращать внимание на автоматизацию и бережное отношение к ресурсам.

Гендиректор компании «Домовозов» Дмитрий Долгов:

— Малотоннажные грузовики подорожали на 30–40%, среднетоннажные — на 40–50%. Вся техника российского производства, но с импортными комплектующими. Кроме того, среднетоннажную технику невозможно сделать под заказ. ПАО «КамАЗ» приостановило выпуск некоторых популярных моделей. Сейчас возможно найти лишь последние остатки техники, разбросанной по дилерам по всей России. Итак, мы имеем повышение конкуренции, снижение стоимости услуг по перевозкам, дефицит новой техники при ее завышенной цене.

Руководитель филиала АО «РЖД Логистика» в Новосибирске Алексей Мальцев:

— Если говорить о транспортно-логистической отрасли в целом, то, безусловно, она переживает период серьезной трансформации. Сегодня уже ошутимые первые результаты переориентации грузопотока с западного направления на восточное. Стремительно растут темпы контейнерных отправок из регионов России в Китай, Индию, страны Центральной Азии, меняются маршруты поставок, расширяется номенклатура грузов, возрастает роль транскаспийского сотрудничества.

СМЕРТЕЛЬНАЯ ДОСТУПНОСТЬ

Через два года после приобретения особняка в Московской области покупатель получил иск о признании совершенной им сделки недействительной с требованием возврата купленной за \$4,5 млн недвижимости в конкурсную массу разорившегося продавца. Финансовый управляющий должника настаивал на том, что цена продажи была значительно ниже рыночной, следовательно, сделка нарушает права кредиторов банкрота и должна быть отменена.

От фактического изъятия имущества в конкурсную массу покупателя спасло то, что нам удалось собрать документы, относящиеся к периоду совершения сделки и обосновывающие объективные причины снижения стоимости объекта. Недвижимость длительно экспонировалась на сайтах крупных агентств, которые, к счастью, сохранили архивы своих публикаций. Также важную роль сыграла дотошность покупателя, который в процессе торга старательно зафиксировал все недостатки приобретаемого особняка с сохранением фото- и видеоматериалов. Предусмотрительность покупателя, сделавшего оценку объекта, позволила в нотариальном порядке закрепить показания оценщика, осматривавшего объект до сделки купли-продажи

и подтвердившего наличие изъянов, повлиявших на окончательную цену недвижимости. Если бы всех этих доказательств не нашлось, весьма вероятно, что покупателю пришлось бы передать недвижимость в конкурсную массу бывшего продавца и встать к нему же в очередь в реестр требований кредиторов за возвратом уплаченной ранее цены в сумме \$4,5 млн. Учитывая, что размер всех требований кредиторов в десятки раз превышал эту сумму, можно предполагать, что продажа имущества на торгах не компенсировала бы покупателю и 10% цены, уплаченной ранее продавцу, ставшему банкротом.

Другой пример не такой оптимистичный: владелец лишился крупного производственного объекта, поскольку при его приобрете-



Управляющий партнер LexProF, адвокат Татьяна Гончарова

нии не была проверена история его создания. Суд, удовлетворивший требование конкурсному управляющего, учел его доводы о том, что в объект были вложены существенные инвестиции одной из компаний группы, которая впоследствии была признана банкротом.

Эти примеры — повод обратить внимание на действующую в вашей компании методику оценки рисков совершаемых менеджмен-

тов действий. Практика судов неутешительна: сейчас фактически стерлась грань между предпринимательским риском и недобросовестным поведением, которое влечет за собой разные виды ответственности руководителя компании после перехода ее в стадию банкротства. Происходит переоценка всех действий исполнительного органа, собственников компании с глубиной в три года до подачи заявления о банкротстве. Готовы ли вы к такой ревизии? Ведь риск ухудшения финансового состояния бизнеса на три года вперед может реализоваться помимо вашей воли.

Да, сейчас не время лишних расходов. Учитывая сложнопрогнозируемую экономическую ситуацию, мы видим, что бизнес сократил расходы на все, без чего можно обойтись. Понятно, что без закупки сырья остановится производство, но без услуг внешнего консультанта по юридическим вопросам, наверное, можно и обойтись. Потому что: а) есть внутренний юрдепт; б) почти все ответы на любой вопрос можно найти в интернете. Даже если юристы раньше не занимались какими-то задачами, путеводители правовых систем или статьи с сайтов консультан-

тов, выпавшие на сформулированный в интернет-пространстве вопрос, подскажут варианты ответов.

Эта кажущаяся легкость в получении информации по правовым запросам может привести к неправильной оценке сложности бизнес-задачи и пределов компетенции, которой обладают внутренние юристы. Губительную роль в усилении бдительности и переоценке собственных сил играет в этом случае усложняющая доступность правовой информации с готовыми ответами по схожей ситуации. Но в каждом конкретном случае есть множество особенностей, которые необходимо выявлять и фиксировать, доби-

ваясь совокупности доказательств в пользу определенного довода.

Поэтому сейчас, как никогда, возрастает роль руководителя юридического департамента в определении тех вопросов, которые требуют дополнительного опыта и экспертизы. Если он не увидит потенциальных рисков, лежащих за пределами компетенции возглавляемого им подразделения, в некоторых случаях это может оказаться смертельным для бизнеса. Поэтому при общей тенденции сокращения обращений к внешним консультантам не пропустите тех событий, по которым профессиональный опыт аутсорсинга может стать решающим в защите вашего бизнеса.

Справка: Юридическая компания LexProF с 2012 года повышает деловой авторитет регионов Сибири в России и за рубежом, занимая лидирующие позиции в российских и международных рейтингах: с 2016 года LexProF — в британском рейтинге Chambers Europe (band 1), в американском рейтинге Best Lawyers управляющий партнер LexProF Татьяна Гончарова отмечена среди лучших юристов России в области сопровождения сделок слияний и поглощений, защиты в суде. В 2021 году юридическая компания LexProF вошла в топ рейтинга Forbes Club Legal Research в категории «Антикризисное управление: привлечение к субсидиарной ответственности». Уже 10 лет LexProF представляет интересы доверителей по всей России — от Калининграда до Дальнего Востока. Профессионализм LexProF подтвержден на российском уровне рейтингами «Право-300» — «золото» в арбитражном судопроизводстве и ИД «Коммерсантъ» — «Лидеры рынка юридических услуг России» в защите налогоплательщиков, банкротных процедурах.