

Рост цен на перевозки на 50%, консолидация отрасли, конкуренция с РЖД и дефицит авто: эксперты

Начало осени в логистике, традиционно, считается стартом «высокого сезона». Однако, в этом году отрасль столкнулась с беспрецедентными вызовами – топливный кризис, введение ЭТРН, изменение моделей перевозок на фоне ухудшения условий партнерства с маркетплейсами. По оценкам транспортной компании САЛАИР все это приведет не только к изменению структуры рынка, но и к двойному росту тарифов, консолидации отрасли и, соответственно, дефициту транспортных средств.

От профицита к дефициту

Сентябрь в логистической сфере характеризуется ростом спроса на грузоперевозки – однако, в 2026 году сезонный всплеск экономической активности может привести к дефициту транспортных средств. Так, высокая ключевая ставка, общее подорожание техники стали причиной сокращения продаж – компании стали дольше эксплуатировать имеющийся транспорт, не спешат компенсировать естественное сокращение автопарка за счет новых ТС. Усугубляет ситуацию топливный кризис, на фоне которого перевозчики увеличивают сроки исполнения заказов, а также сокращают число маршрутов на большие расстояния, особенно если по договору перевозки предусмотрены штрафные санкции. Как результат – до 20% коммерческих автомобилей на данный момент находятся в режиме простоя.

Логистику ставят на рельсы

Сложная экономическая ситуация приводит к тому, что рынок переходит на ультракороткое планирование — перевозчики в условиях турбулентности и топливных рисков будут вынуждены пересматривать тарифы каждые несколько недель. Кроме того, игроки рынка будут отдавать предпочтение коротким маршрутам и внутригородской доставке, чтобы минимизировать риски и финансовые издержки. Тенденция отказа от дальних рейсов сохранится в ближайшее время, пока ситуация с топливом не нормализуется. В связи с этим прогнозируется завершение тренда на переориентацию объемов ж/д перевозок в пользу автомобильных — грузы на дальние расстояния к началу осени с высокой вероятностью будут доставляться

преимущественно по железнодорожным маршрутам.

Маркетплейсы меняют правила

Рынок e-commerce также адаптируется к внешним вызовам. Атаки на складские площадки крупных маркетплейсов вынуждают как сами площадки, так и селлеров отказываться от модели FBO в пользу DBS (самостоятельной доставки и хранения на арендованных или собственных складах). Кроме того, крупные маркетплейсы в целом ухудшили условия по логистике – один из ведущих игроков рынка за последние 1,5 года 7 раз повышал тарифы на перевозки, соответственно для продавцов доля трат на логистику по некоторым категориям достигла 30%. Все это будет способствовать росту спроса на услуги транспортных компаний со стороны селлеров – прежде всего в сегменте LTL-перевозок (сборные грузы).

Объединяй и странствуй

На фоне роста себестоимости перевозок, сокращения оборотного капитала бизнеса до конца 2026 года неизбежно произойдет консолидация отрасли. В среднем до 15% транспортных компаний уйдет с рынка или объединится с другими игроками. В сложившейся ситуации в выигрышном положении окажутся либо крупные транспортные холдинги с собственным капиталом, не обремененные лизингом, либо цифровые логистические платформы. Преимущество таких сервисов заключается в организации полного цикла перевозок, объединение всех участников (перевозчиков, экспедиторов, грузоотправителей), позволяющее пользователям выбирать выгодные условия перевозки, транспортное средство, автоматизировать процесс формирования и отслеживания маршрута и т.д.

Цифровизация сокращает игроков

Еще одним фактором, влияющим на отрасль, становится обязательный переход на ЭТРН с сентября этого года. Крупные компании стали готовиться к переходу на электронный документооборот, поэтому уже с июля начали отказываться от сотрудничества с грузоперевозчиками без ЭЦП. Таким образом компании стремятся уменьшить риск коллапса с 1 сентября.

«В ближайшее время рынок автомобильных грузоперевозок ожидает существенная трансформация. По итогам совокупности факторов — ввода электронных перевозочных документов, топливного кризиса, ухудшения условий сотрудничества с маркетплейсами, — простои транспорта под погрузкой и выгрузкой могут усугубиться, что приведет к дополнительной коррекции ставок перед осенним пиковым сезоном. Скорее всего до конца августа — к началу сентября на рынке сохранится дефицит транспортных средств, рост издержек перевозчиков, а также тренд на увеличение времени выполнения заказов. По нашим прогнозам, стоимость перевозок этой осенью может увеличиться на 45-50% по сравнению аналогичным периодом прошлого года», — отметил Артем Городецкий, генеральный директор ООО САЛАИР.

Википедия страхования