

# Борьба за грузы: авто выигрывает у железной дороги?

**ПЕРЕХОД ГРУЗОВ НА АВТОТРАНСПОРТ – ТЕНДЕНЦИЯ, КРЕПНУЩАЯ УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ. В ЭТОМ ИЮЛЕ ОНА ОБРЕЛА ОСОБУЮ АКТУАЛЬНОСТЬ ЕЩЕ И ПОТОМУ, ЧТО СИТУАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ УСЛОЖНЯЕТСЯ, ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ РЫНКА, – ПОГРУЗКА СОКРАТИЛАСЬ НА 5,6% К ИЮЛЮ ПРОШЛОГО ГОДА, ЕСТЬ ПРОБЛЕМЫ С ДВИЖЕНЧЕСКОЙ РАБОТОЙ (РОСТ ОБОРОТА ВАГОНА И БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ), ЧТО ПОДТВЕРЖДАЕТСЯ ОФИЦИАЛЬНОЙ СТАТИСТИКОЙ. ТО, ЧТО АВТОТРАНСПОРТ СТАНОВИТСЯ ВСЕ БОЛЕЕ ВЛИЯТЕЛЬНЫМ, КОГДА РЕЧЬ ИДЕТ О ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ, ПОДТВЕРЖДАЮТ ЦИФРЫ РОССТАТА – ГРУЗОБОРОТ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ЗА ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ 2024 ГОДА СОСТАВИЛ 186,4 МЛРД Т-КМ, ЧТО НА 7,7% БОЛЬШЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРОШЛОГО ГОДА. ЗА ЭТОТ ЖЕ ПЕРИОД ГРУЗОБОРОТ ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ РЖД СНИЗИЛСЯ НА 5,6% (ВСЕГО 1261,8 МЛРД Т-КМ). «РЖД-ПАРТНЕР» ПОГОВОРИЛ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ РЫНКА О ТЯГОТЕНИИ ГРУЗОВ К АВТОТРАНСПОРТУ И УСЛОВИЯХ ВОЗВРАЩЕНИЯ ИХ НА Ж/Д.**

## Первенство по цифрам

Если изучить динамику грузооборота за прошедшую половину 2024 года, представленную Росстатом, то именно на автотранспорте грузооборот показывает рост, правда, устойчивый он только в последние месяцы: показатель стабильно рос с марта – с 30,2 до 33 млрд т-км. I полугодие 2024 года относительно того же периода в 2023-м показало увеличение на 7,7%.

Для сравнения: грузооборот на сети РЖД за прошедшее полугодие 2024 года на 5,6% снизился по отношению к показателю за тот же период прошлого. С начала года этот показатель на железной дороге не был стабилен. К примеру, в марте рост составил +9,6% – 220,5 млрд т-км к 200,9 млрд т-км в феврале. В апреле – снова снижение на 4,4% относительно марта, в мае – повышение на 2,6%, в июне – снижение

на 5,8% (грузооборот составил 204,5 млрд т-км против 216,9 млрд т-км в мае).

В перевозках грузов за I полугодие автотранспорт тоже впереди – показатель вырос на 9,9% (относительно I полугодия 2023 года). Это наибольший рост среди всех видов транспорта. В одном только июне (согласно данным Росстата) перевозки грузов автотранспортом показали 614,8 млн т (+5,5% к предыдущему



месяцу), в то время как погрузка железнодорожным транспортом (по данным ОАО «РЖД») составила 98,5 млн т (-3%).

### ВЗАЕТ АВТО: РЕАЛЬНОСТЬ

Участники рынка подтверждают показатели: рост использования автотранспорта в перевозках отме-

точняет, выбор способа перевозки изначально – функция дистанции, и есть исторически сложившиеся «ценовые зоны предпочтений»: например, на расстояниях до 500 км традиционно выбирается автомобиль. Но в последнее время наблюдаются увеличения плеч. Однако причины тому кроются, по мнению Б. По-

транспортом, что привело к росту нагрузки на сеть, очередям на разгрузку, долгим согласованиям и увеличению сроков доставки. С учетом того, что стоимость контейнерных перевозок и автоперевозок практически сравнялись, клиенты все чаще выбирают более быстрый и предсказуемый автотранспорт», – заключает А. Шилинчук.

### ПЕРЕХОД НА АВТОТРАНСПОРТ СВЯЗАН НЕ ТОЛЬКО С НЕХВАТКОЙ ПОРОЖНЕГО КОНТЕЙНЕРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, НО И С ПОВЫШЕНИЕМ ТАРИФОВ НА ДРУГИЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК, А ТАКЖЕ С ОЧЕРЕДЯМИ НА ПОГРУЗКУ

чается как на внутренних, так и на международных направлениях.

Коммерческий директор транспортной компании WAY GROUP Вячеслав Сулов говорит, что приоритет автотранспорта начал наблюдаться еще в прошлом году, сейчас он продолжает расти. Особенно это заметно при отправлениях грузов из Центрального и Северо-Западного федеральных округов в Сибирь и на Дальний Восток. «Если среднее число железнодорожных отправок в месяц с одного из наших дальневосточных терминалов в 2022–2023 годах составляло 30–40 платформ, то на сегодняшний день отправок практически нет», – комментирует В. Сулов. Среди причин перехода собеседники «РЖД-Партнера» называют не только проблемы железной дороги – загруженность железнодорожных сетей, нехватку подвижного состава, сложности при согласовании ГУ-12 и наряд-заказов на отправку ускоренных контейнерных поездов. Влияет и итоговая цена перевозки, и непредсказуемость сроков. «Железнодорожные отправки нередко сопровождаются дополнительными работами. Так, для негабаритных и проектных перевозок необходимо разрабатывать схему крепления на платформе, заказывать пиломатериалы для крепления, привлекать к погрузке и увязке груза квалифицированных специалистов. Специализированные услуги значительно увеличивают расходы на перевозку, а также требуют времени, из-за чего срок доставки груза до заказчика трудно предсказать заранее», – добавляет эксперт.

Партнер консалтинговой компании Arthur Consulting Борис Порецкий отмечает рост автоmodalности на логистическом рынке (предварительно на нее приходится прирост до 10%). Как и предыдущий спикер, он отмечает рост автоперевозок между Центральной Россией и Сибирским регионом, а также Уралом. Эксперт

рецкого, в структурных изменениях рынка грузоотправителей и грузополучателей, и прежде всего розницы. «Во-первых, рост доли маркетплейсов в торговле, формирование полноценных 4PL-систем увеличивают удельный вес последней мили и, соответственно, доли автотранспорта. Во-вторых, собственные перевозки сетей (как кэптивными, так и привлеченными перевозчиками) с минимальной сменой modalности также повышают относительный вес автотранспорта», – считает эксперт.

Увеличение объемов e-commerce драйвером роста автоперевозок считает и независимый эксперт транспортной отрасли Алексей Тузов. Кроме этого, на его взгляд, повлияли изменения направлений импорта и экспорта на азиатские страны. Обе тенденции в цифрах выглядят так: число перевезенных грузов с товарами от маркетплейсов за январь – июнь удвоилось по сравнению с аналогичным периодом 2023 года, а число рейсов, совершенных грузоперевозчиками между Россией и Китаем, составило более 60 тыс. – это в 1,5 раза больше, чем за полгода в 2023-м: «Только в ЦФО спрос на автомобильные перевозки увеличился на 15%, в основном из-за роста потребности транспортировать коммерческие (30%) и опасные грузы (70%) Последние сложно довести в сохранности при помощи железных дорог или мультимодальной транспортировки».

В международных перевозках представители рынка также фиксируют рост спроса на автотранспорт. Заместитель генерального директора «ТРАСКО» по автомобильным перевозкам Александр Шилинчук констатирует, что спрос увеличился на китайском направлении. О том же говорят и другие представители рынка, но динамику и причины обозначают разные.

«Сложная обстановка в Суэцком канале привела к тому, что большинство грузов из Азии в Европу стали направлять железнодорожным

Еще один момент – проблема с контейнерами: их много скопилось с российской стороны и остро не хватает в Китае, что сильно влияет на скорость и гарантии поставки по РЖД. Руководитель отдела логистики Сервисной логистической компании Алексей Захудалин отмечает, что запросов и заявок на перевозку грузов из Китая в Россию автотранспортом стало больше, но он также напоминает, что популярность автодоставки начала нарастать еще в марте 2022 года. На спрос, по мнению эксперта, влияют два очевидных фактора – стоимость и срок доставки. «Средний срок мультимодальной и прямой перевозки из Китая сегодня увеличился более чем на 30% по сравнению с предыдущими месяцами, достигнув 55–60 дней. Добавим сюда проблемы с финансовой логистикой, когда с момента оплаты до получения платежа может уйти месяц и даже более. Как прокоммен-

По итогам конференции «Железная дорога vs автотранспорт: конкуренция за грузы» была составлена резолюция, где нашли свое место предложения рынка, которые могли бы вернуть ушедшие с железной дороги грузы. Среди предложений: обеспечение разумного уровня тарифов на перевозки грузов по сети РЖД; создание ОАО «РЖД» электронной базы эскизов погрузки (МТУ, НТУ) с возможностью автоматического согласования эскиза погрузки при выборе грузоотправителями шаблонного эскиза в данной базе; внедрение и разрешение использования всех видов крепления и новых средств упаковки; повышение степени информирования грузоотправителей о возможностях инфраструктуры по перевозке груза; отказ от принципа исключения ответственности перевозчика перед клиентом и повышенной ответственности клиента перед перевозчиком; расширение официальной ежемесячной отчетности ОАО «РЖД» по перевозке грузов с увеличением списка грузов с 11 до 40 позиций в соответствии с формами внутренней отчетности ГО-10 и ЦО-12. Резолюция была направлена органам власти, представителям регуляторов и непосредственно в ОАО «РЖД».

тировала Торгово-промышленная палата РФ, эта проблема не является форс-мажором, а относится к коммерческим рискам. В таких условиях грузополучателям нужно не максимально быстро перевезти груз, а доставить его точно в срок», – говорит А. Захуралин.

Среди других, менее очевидных причин он называет возможность загрузки большего объема груза, чем в контейнер, удобства загрузки/выгрузки, более «мягкие» требования к креплению тяжелых мест, превышающих 1,5 тонны груза в грузовике. При железнодорожной перевозке требуется схема крепления, и не все станции готовы принимать такой груз. В сумме автоперевозка оказывается вполне сопоставима со стоимостью отправки прямыми ж/д сообщением, учитывая расходы на станции назначения и на вывоз контейнера со станции.

Директор по развитию бизнеса SOTA Logistic Игорь Чернышев заметил, что рост заявок на автоперевозки начался еще в апреле 2024-го (в отдельные месяцы их число превышало показатели 2023 года на 30%). Реальный грузопоток в I полугодии у компании увеличился на 16% к аналогичному периоду 2023 года. Причины повышенного спроса эксперт видит в увеличении сроков морских контейнерных перевозок из-за кризиса в Красном море. «Еще два значимых фактора – это дефицит свободных фитинговых платформ на РЖД и дефицит морских контейнеров из-за дисбаланса внешней торговли КНР и России», – резюмирует И. Чернышев. О дефиците фитинговых платформ как причине повышенного спроса на автотранспорт на китайском направлении заявляет и заместитель генерального директора по мультимодальным перевозкам VMJ-logistics Юрий Фиошкин. В свою очередь, это увеличивает сроки прохождения границы железнодорожным транспортом и задерживает отправление грузов со станций в Китае. Сроки автодоставки в такой ситуации более предсказуемые.

Ведущий специалист операционного отдела Novelco Данил Прокофьев соглашается: переход на автотранспорт связан не только с нехваткой порожнего контейнерного оборудования, но и с повышением тарифов на другие виды транспортных перевозок, а также с очередями на погрузку.

Опрошенные «РЖД-Партнером» участники рынка назвали направления, на которых автотранспорт становится все более популярным видом

перевозки – география широкая как внутри страны, так и в международном сообщении. Названы отправления из Москвы и Санкт-Петербурга до Сибири и Дальнего Востока. Фигурирует также Татарстан в качестве конечного пункта при перевозках из Владивостока и Забайкальска. На международном поле к автотранспорту стремятся и при перевозках с Турцией и Европой, не только с Китаем.

**ПРИОРИТЕТ АВТОТРАНСПОРТА НАЧАЛ НАБЛЮДАТЬСЯ ЕЩЕ В ПРОШЛОМ ГОДУ, СЕЙЧАС ОН ПРОДОЛЖАЕТ РАСТИ. ОСОБЕННО ЭТО ЗАМЕТНО ПРИ ОТПРАВКАХ ГРУЗОВ ИЗ ЦЕНТРАЛЬНОГО И СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГОВ В СИБИРЬ И НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК**

«Мы используем автотранспорт для доставки негабаритных грузов с дальневосточных погранпереходов из-за возможности использовать альтернативные маршруты при отказе в согласовании по основному. При возникновении проблем с досмотрами в Казахстане мы использовали маршруты доставки через Монголию, так как китайские перевозчики готовы доставлять грузы до перегрузочного хаба в Улан-Баторе, где его уже забирают монгольские транспортные компании», – поделился опытом И. Чернышев.

**ПАДАЮТ, НО НЕ ВСЕ?**

Грузоотправители и представители операторского сообщества отмечают, что прощаются с железнодорожным сообщением все же не все грузы: некоторые из них технологически слишком близки железной дороге. Говорить о повсеместной тенденции сложно, хотя очевидно, что чем больше проблем с погрузкой и движением по сети, тем больше грузоотправители будут искать альтернативные варианты.

Можно назвать минимум шесть заметных групп грузов, погрузка которых на железнодорожную сеть снижается уже около десяти лет. Среди них огнеупоры, лом черных металлов, сахар, флюсы, цемент, колесная и гусеничная техника, машиностроительное оборудование на универсальных платформах. Заместитель председателя А ОЖДПС Денис Семенкин дает сравнение показателей по пяти номенклатурам, чьи показатели снижаются (лом черных металлов, сахар, огнеупоры, флюсы, цемент): будь в 2023 году погрузка по ним как в 2014-м, РЖД получили бы дополнительно более 17 миллионов тонн грузов.

Сегодня погрузка лома имеет самый низкий показатель за последние

24 года. За I полугодие 2024 года погрузка лома черных металлов сократилась на 11% к тому же периоду 2023 года – она составила 6,7 млн тонн. Директор Ассоциации НСРО РУСЛОМ.КОМ Виктор Ковшевский на майской конференции «Железная дорога vs автотранспорт: конкуренция за грузы», организованной «РЖД-Партнером», отмечал, что доля железнодорожных перевозок

лома на рынке с 2011 года снизилась с 87 до 64% (показатель за 4 месяца 2024 года). В числе причин названы снижение потребления лома заводами из-за 12-го пакета санкций, ограничение экспорта лома в 2022–2024 годах, что приводит к сокращению сбора труднодоступного и трудноизвлекаемого лома, уменьшение количества ломозаготовителей, ограничения со стороны РЖД и более эффективная экономика перевозок автомобильным и водным транспортом.

Еще один пример груза с сокращающейся долей железнодорожных перевозок – цемент. По мнению президента Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павла Иванкина, снижение происходит в том числе из-за отсутствия интереса РЖД к такому грузу. Эксперт отмечает устойчивость тренда на сокращение перевозки цемента по железной дороге: доля железнодорожного транспорта в общих отгрузках цемента уменьшилась с 60 до 40%, и оно продолжится – до 20%. Согласно данным РЖД, за I полугодие 2024 года погрузка цемента сократилась на 3,7% в сравнении с прошлым годом.

В январе – июне 2024 года большой спад показали стройгрузы – 67,7 млн т (-13,6%). С этими грузами вообще ситуация неоднозначная: застройщики говорят об улучшениях на рынке, а аналитики рынка отмечают не самые лучшие показатели. Но причины, скорее, можно искать в продолжающемся переключении стройгрузов на другие виды транспорта, среди которых и автотранспорт. Один из представителей рынка еще несколько месяцев назад объяснял «РЖД-Партнеру», что с 2022 года автоперевозка для них стабильнее как в плане сроков доставки, так и в плане стоимости. Также на выбор автотранспорта влияет и тот момент, что автомобиль, в отличие от

вагона, не требует дополнительных сил на чистку после осуществления перевозки.

Д. Семенкин, в свою очередь, напоминает, что, помимо снижающихся в погрузке грузов, есть те, которые нельзя «расщепить» на ж/д и авто в принципе, и те, что сохраняют объемы на сети и даже растут (на конец 2023 года наблюдался рост по автомобилям, бумаге, зерну), несмотря на возможности перехода. Из названных грузов погрузка зерна и за I полугодие 2024 года находится в зеленой зоне (+5,5% к тому же периоду в 2023-м).

Если анализировать уход с рынка по грузоотправителям, то, по словам эксперта, за последние 10 лет их количество снизилось примерно на 1 тыс. Идет сокращение числа повагонных отправок, что говорит об уходе преимущественно небольших грузоотправителей – они мобильны и быстрее переориентируются на новые виды транспорта.

Уход более весомых грузов, но при этом технологически для железной дороги близких, следует, считает Д. Семенкин, измерять по коэффициенту перевозимости. По таким грузам, как цемент, сахар, мука, картофель, лом черных металлов, коэффициент перевозимости ниже 50% (и он снижается). Такой результат говорит о том, что железнодорожный транспорт не привлекает грузы в растущих сегментах промышленности и сельском хозяйстве.

### ДЕНЬГИ НЕ ГЛАВНОЕ

Среди популярных аргументов за уход грузов с железной дороги часто оказываются тарифы и стоимость подвижного состава. Но сразу несколько спикеров заявляют, что они все же далеко не первые.

«Один из самых дешевых грузов – цемент, один из самых дорогих – черные металлы, но погрузка цемента год от года падает, черные металлы растут (по итогам 2023 года наблюдался плюс, в I полугодии 2024 года – падение. – Прим. ред.). При этом по цементовозам у нас одна из самых низких ставок доходности, а по полувагонам, которые возят черные металлы, – одна из самых высоких», – комментирует Д. Семенкин.

Он уточняет, что грузов, которые уходят исключительно из-за высокой цены железнодорожной перевозки, мало, в основном это негабаритные. На остальные номенклатуры влияет комплекс причин, который можно обозначить как «непредсказуемость железной дороги», о чем выше заяв-

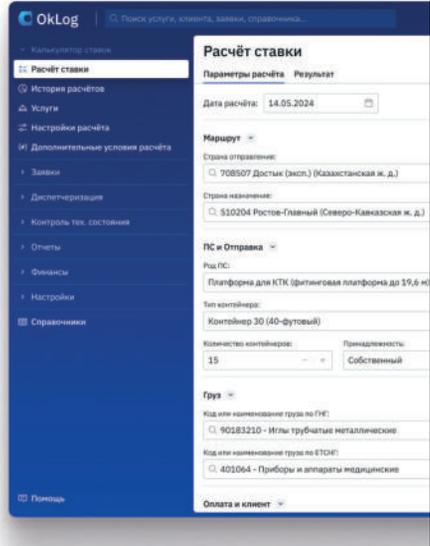



**Новая система для автоматизации работы транспортной железнодорожной компании**

Позволяет быстро и удобно настраивать свои ставки, принимать заявки от клиентов на перевозку грузов и управлять вагонным парком



[www.oklog.ru](http://www.oklog.ru)



ляли и представители рынка транспортных услуг.

По данным РУТ (МИИТ), за последние 10 лет рынок менялся в пользу автотранспорта, но особенно остро это стало проявляться в момент нарастания дефицита железнодорожной инфраструктуры. Эту тенденцию отмечают и в Информационном центре операторов (ИЦО): после кризиса 2015 года железнодорожные перевозки развивались опережающими темпами вплоть до 2019-го, но когда тренд сменился, экономика страны продолжала расти, а железнодорожные перевозки упали.

«Одна из наиболее вероятных причин такого изменения – проявившиеся инфраструктурные ограничения, с которыми столкнулись железные дороги и которые не позволили им дальше развиваться темпами, что были заложены в предыдущие годы. В подтверждение этой гипотезы можно привести динамику брошенных поездов, которая в 2019 году выросла более чем в два раза. Основной прирост пришелся на наиболее лимитированные направления (экспорт в адрес портов Дальнего Востока, Северо-Запада и АЧБ). На этих направлениях рост количества брошенных поездов начался даже раньше, чем это стало проявляться на всей сети», – говорит руководитель ИЦО Николай Михайлов.

Инфраструктурные трудности стимулировали изменения в динамике дальности автоперевозок: так, средняя дальность грузовых пере-

возок на автотранспорте выросла в 2,5 раза. В некоторой степени это вытесняет железнодорожный транспорт из обозначенного сегмента перевозок. ВНИИЖТ также подтверждает, что дальность перевозок автомобилями выросла: если ранее ими везли грузы в основном до 2 тыс. км, то сейчас автотранспорт активно конкурирует с железной дорогой уже на расстоянии до 5 тыс. км.

Со стороны транспортно-логистических компаний тенденция на увеличение плеча автоперевозок тоже ощутима. «Это связано с улучшением дорожной инфраструктуры и ростом числа логистических компаний, предлагающих конкурентоспособные условия. Грузовладельцы все чаще рассматривают автоперевозки как альтернативу железнодорожным, даже на более длинных маршрутах, если это позволяет сократить время доставки», – прокомментировал основатель российско-китайской транспортной компании RusTransChina Александр Стрельников.

РЖД пытаются принимать меры для того, чтобы грузы не уходили с сети, но эксперты рынка оценивают их с долей скепсиса. В качестве мер поддержки можно обозначить предоставление скидок в рамках тарифного коридора; перевод грузовой базы в контейнерные поезда; отправки грузов по твердому расписанию, через цифровую площадку и так далее. «В РЖД считают, что каждый из этих методов может принести результат, но если скидку дали, а груз

не принимают, то какой смысл в такой скидке?» – сетует Д. Семенкин.

**АВТОТРАНСПОРТ: НЕОДНОЗНАЧНО**

Директор Института экономики и финансов РУТ (МИИТ) Юрий Соколов отмечает, что автотранспорт лидирует по многим критериям, которые важны для грузовладельца, но и проигрывает в ряде важных параметров. В 1990-х годах существовало понятие «сфера рационального распределения транспорта». Считалось, что на короткой дистанции приоритет и предпочтение в доставке отдается авто, на средней – железной дороге, на дальней – морским перевозкам и грузовой авиации. Сейчас же автоперевозки вытесняют ж/д транспорт из сегмента перевозок средней дальности.

«Это говорит о том, что конкуренция есть. На железной дороге уровень качества не соответствует представлениям, которые у нас есть о том, какой должна быть качественная перевозка. Традиционно сильны сегменты сохранности груза, информационных технологий, однако не соответствуют ожиданиям соблюдение сроков доставки, полнота удовлетворения спроса, наличие вагонов», – подчеркивает Ю. Соколов.

Автотранспорт лидирует по критериям, которые важны для современного грузовладельца – срочность, комплексность, полнота удовлетворения спроса, ритмичность перевозок. Но проигрывают с точки зрения безопасности и экологичности.

Мы спросили участников рынка о том, какие плюсы и минусы автотранспорта они могли бы выделить сегодня. Среди достоинств называли экономическую гибкость на фоне роста тарифов на железнодорожные и морские перевозки. «Хотя цены на топливо остаются волатильными, современные дизельные и электрические грузовики становятся более экономичными, что делает автоперевозки выгодными даже на фоне колебаний цен на нефть», – пояснил начальник автоколонны транспортной компаний «Семья» Павел Филимонов. В списке – вариативность маршрутов передвижения, возможность доставки «от двери до двери», улучшение качества автодорог. Про последний пункт, правда, есть возражения: А. Шилинчук напоминает, что транзитное время автотранспорта увеличивается в зимнее время, так как есть проблемы с качеством уборки автомобильных дорог от снега. «Во время «весенней просушки» по всей территории РФ действуют огра-



**ВНИИЖТ ТАКЖЕ ПОДТВЕРЖДАЕТ, ЧТО ДАЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЯМИ ВЫРОСЛА: ЕСЛИ РАНЕЕ ИМИ ВЕЗЛИ ГРУЗЫ В ОСНОВНОМ ДО 2 ТЫС. КМ, ТО СЕЙЧАС АВТОТРАНСПОРТ АКТИВНО КОНКУРИРУЕТ С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ УЖЕ НА РАССТОЯНИИ ДО 5 ТЫС. КМ**

ничения нагрузки на ось по большинству региональных автодорог – этот период наиболее сложный для автоперевозчиков и грузоотправителей. Хорошо, что некоторые регионы вводят послабления для международных перевозок или даже отказываются от ограничений», – добавляет спикер. Но в целом единственным минусом автотранспорта перед железнодорожной перевозкой он считает меньшую грузоподъемность: «По остальным параметрам удобств для клиента, начиная от оперативности планирования и заканчивая удобством забора и выгрузки дверь в дверь, лидирует автотранспорт. Кроме того, сеть автомобильных дорог с твердым покрытием России на порядок обходит железнодорожную по протяженности».

Однако цены и прогнозируемость автоперевозки в качестве плюсов отмечают не все. Некоторые компании, апеллируя к собственному опыту, заявляют, что и авто не ездят со 100-процентной точностью: сейчас нельзя предугадать, сколько машина будет стоять на погранпереходе. «Также если идет сборная машина, она может задержаться на одном из СВХ, нарушив сроки поставки для другого грузополучателя», – уточняет Д. Прокофьев. Коллеги из других компаний с ним соглашаются. Основной проблемой, как и раньше, является слабая инфраструктура погранпереходов на Дальнем Востоке. При росте объемов автотранспорта

там образуется очередь, как только возникает необходимость досмотра даже с частичной выгрузкой, уточняет И. Чернышев.

По словам В. Суслова, если говорить о стоимости автодоставки, то не на всех направлениях она выигрывает. «Для негабаритных и проектных перевозок итоговая стоимость может значительно вырасти из-за привлечения специальных транспортных средств (тралов). При этом велика вероятность порчи груза, его частичной или полной потери от действий третьих лиц или недобросовестных подрядчиков», – говорит эксперт. В его топке недостатков также сложности при поиске квалифицированных водителей тягачей и длительные сроки возврата сопроводительных документов с отметками о доставке груза.

Сама автомобильная отрасль также имеет ряд внутренних проблем, которые сказываются на доверии ей доставки грузов. Руководитель направления по работе со средним корпоративным бизнесом ГК «Альфа-Лизинг» Анна Грахова в проблемные вопросы записывает дефицит квалифицированных водителей, а также складских помещений – свободных площадей меньше 1%, а спрос на них все выше (число заключенных договоров аренды и продажи коммерческих помещений для складских нужд по итогам I полугодия 2024 года на 31% выше показателя за аналогичный период прошлого года).

**Полина Карпович**