

Грузовые автоперевозчики: трудовые будни, проблемы и пути их решения

В. Кузьмина

В редакцию журнала «Автомобильный транспорт» регулярно поступает информация о деятельности транспортных компаний непосредственно от самих перевозчиков, где они рассказывают о своих трудовых буднях, делятся насущными проблемами, предлагают пути их решения. Сегодня наш рассказ об этих тружениках российского транспортного комплекса, на примере которых можно еще раз убедиться в нелегком повседневном труде многочисленных автоперевозчиков, вносящих неоценимый вклад в развитие экономики нашей страны.

Транспортная компания Delko



Справка. Транспортная компания Delko основана в 2000 году и является одним из крупнейших автомобильных перевозчиков в России. Автопарк насчитывает почти 3 тыс. единиц. Компания входит в топ-3 на рынке FTL по размеру собственного автопарка и присутствует в семи федеральных округах: Центральном, Северо-Западном, Южном, Приволжском, Уральском, Сибирском и Дальневосточном. Осуществляет перевозки грузов по территории России, стран СНГ и другим международным направлениям. Клиентский портфель составляют крупные федеральные компании нефтехимической, сельскохозяйственной, пищевой промышленности, розничной торговли, электронной коммерции. В штате компании более 4,5 тыс. водителей.

Итоги 2023 года и планы на 2024 год

Компания Delko при подведении итогов деятельности за прошлый год отметила, что доля перевозок для e-commerce в 2023 году возросла до 27% от выполнен-

ных заказов. Сегмент e-commerce лидирует по темпам роста.

В клиентском портфеле Delko сконцентрированы лидеры российского рынка электронной коммерции. Рост

числа заказов в e-commerce и их доли в общем объеме перевозок с 19% до 27% отражает общую тенденцию рынка, свидетельствующую о том, что все больше людей предпочитают делать покупки онлайн. В 2024 году компания продолжит развивать направление e-commerce. За счет наращивания автопарка планируется увеличить количество перевозок еще на 30%.

Всего в 2023 году выполнено около 300 тыс. заказов. Размер валовой выручки вырос на 18%.

В топ-3 по количеству рейсов внутри России вошли доставки из Московской в Свердловскую и Новосибирскую области, которые возросли на 41% и 14% соответственно. Также сохраняется высокий спрос на доставку грузов по Московской области. Совокупно на данные направления приходится 12,5% общего числа выполненных Delko перевозок по России. Средняя длина рейса в связи с переориентацией товаропотока на Восток увеличилась на 12% и составила 1953 км.

В 2023 году Delko продолжила развивать международные направления, наиболее популярным из которых ожидаемо стал Китай: количество выполненных заявок увеличилось по сравнению с 2022 годом в три раза. Основные грузы – это товары народного потребления и оборудование. Кроме того, в 2023 году было снято таможенное ограничение на поставки фруктов из Китая, в связи с чем на 25% возросло число заказов на рефрижераторные перевозки. В 2024 году компания планирует увеличить количество рейсов в/из КНР вдвое.

Тарифы на автоперевозки в 2023 году повысились практически вдвое. Это связано с ростом их себестоимости, основными драйверами которого являются лизинговые платежи, топливо и заработная плата водителей. Эта тенденция сохранится на рынке и в 2024 году, но будет иметь более предсказуемый характер. По прогнозам экспертов Delko, ставки вырастут на 20–25% при условии сохранения текущей рыночной ситуации, включая курсы валют, расходы на оплату труда и обучение водителей, стоимость топлива и планируемый уровень инфляции.

С учетом всех рисков, связанных с обслуживанием техники в условиях санкций, компания в 2023 году сформировала собственное подразделение по комплексному управлению автопарком. Накопленная экспертиза во fleet-менеджменте позволяет эффективно оценивать и непрерывно отслеживать состояние транспорта, качество и стоимость запчастей, а также затраты на топливо



Доля перевозок компании Delko для e-commerce в 2023 году возросла до 27% от выполненных заказов. Рост числа заказов в e-commerce и их доли в общем объеме перевозок отражает общую тенденцию рынка, свидетельствующую о том, что все больше людей предпочитают делать покупки онлайн

и ремонт. Это гарантирует надежную и бесперебойную работу техники.

«Мы внимательно следим за изменениями последних лет и выстраиваем систему эффективного управления компанией в турбулентных условиях, чтобы сохранить лидирующие позиции на рынке, предлагая клиентам быстрые, надежные и удобные услуги. В 2024 году мы намерены развивать новые проекты, такие как аренда техники и осуществление ускоренной доставки, инвестировать в новые технологии, а также расширить клиентскую базу и на треть увеличить собственный автопарк», – рассказал генеральный директор Delko Санджар Ашуралиев.

Кадровый вопрос

Delko в 2024 году планирует создать не менее 2 тыс. новых рабочих мест.

Компания уже открыла две новые транспортные колонны в Санкт-Петербурге и Саратове и в ближайшие полгода предложит работу 140 водителям из этих административных центров.

Открытие новых центров управления водительским составом является частью стратегии компании по расширению присутствия в регионах и повышению качества, удобства и надежности своих услуг. В целом в 2024 году Delko планирует на треть увеличить собственный автопарк и создать новые рабочие места.

«В ситуации, когда вся отрасль грузоперевозок испытывает кадровый голод, мы понимаем сложность и важность этой задачи. Поэтому мы непрерывно работаем

над улучшением условий труда водителей, обеспечиваем их современной техникой ведущих европейских и китайских брендов, вводим новые программы материальной и нематериальной мотивации. В настоящее время Delko входит в тройку компаний-перевозчиков с самыми привлекательными условиями оплаты труда. За прошлый год заработная плата водителей-экспедиторов увеличилась в среднем на 40%, а текучесть водительских кадров сократилась в 2,5 раза. Это позволяет нам с оптимизмом смотреть в будущее», – отметила директор по персоналу Екатерина Кирилина.

Благодаря эффективным программам бесплатных стажировок и дополнительного обучения Delko имеет положительную практику трудоустройства водителей без опыта вождения по категории Е. Собственная уникальная школа подготовки водителей обучает эффективному и безаварийному вождению, правильной работе с грузом и программным обеспечением. Это позволяет оперативно закрывать имеющиеся вакансии и предоставлять сотрудникам возможность повышать свою квалификацию, совершенствуя навыки управления современной большегрузной техникой.

Умная оптимизация

Перевозчик поделился уникальным опытом оптимизации управления грузоперевозками для транспортных компаний с парком более 500 автомобилей, в результате которой компания Delko почти на треть сократила простой автопарка и порожний пробег.

Объем рынка грузовых автоперевозок в России растет. По расчетам аналитиков, в 2030 году он может до-

стигнуть 3 трлн рублей, почти на 40% превысив показатель 2022 года. Вместе с тем отечественные транспортные компании испытывают трудности с обновлением автопарка из-за санкционных ограничений и вынуждены работать в условиях острого дефицита водителей. Затраты на содержание техники и заработные платы персонала постоянно увеличиваются, себестоимость перевозок повышается. Выживание на столь турбулентном рынке во многом зависит от грамотных управленческих решений и своевременного внедрения новых технологий.

Компания Delko нашла такое решение в принципиально новом подходе к управлению грузоперевозками.

Основные проблемы, с которыми сталкивались ранее

Ранее, как и большинство российских перевозчиков, компания работала по классической модели: один логист практически вручную координировал около 50 транспортных средств, а контроль осуществлялся только на погрузке и выгрузке. Между этими точками водитель оставался вне поля зрения логистов и наедине со своими проблемами. Это приводило к неэффективному использованию автопарка и простоям.

«С увеличением автопарка стало очевидно, что старые подходы тормозят дальнейшее развитие компании. Необходимо было оптимизировать все процессы управления, чтобы организовать контроль и сопровождение грузоперевозок на всех этапах и круглосуточную помощь водителям», – рассказал генеральный директор Delko Санджар Ашуралиев.

Решение – Центр управления перевозками

В компании был создан Центр управления перевозками (ЦУП), который контролирует всё – от получения заявки водителем до выезда транспортного средства с выгрузки. Под эти задачи Delko заказала модернизацию специализированного программного обеспечения по управлению перевозками.

Помимо классического отдела координирования транспорта, куда входят логисты и диспетчеры, ЦУП включает отдел мониторинга автопарка. Операторы следят за каждым транспортным средством в режиме реального времени. Они контролируют суточный темп движения, нахождение машин на погрузочно-разгрузочных работах, простои без заказа, соблюдение температурного режима внутри рефрижераторного полуприцепа, нагрузки на ось и другие параметры. Оперативная реакция на любые отклонения позволяет сократить простои и увеличить загрузку автопарка.

Операторы круглосуточно находятся на связи с водителями, помогают им построить или изменить маршрут, решить любые вопросы, связанные с выполнением заказа.

В отдельную группу выделены диспетчеры, которые координируют перевозки грузов для e-commerce. При-



В 2023 году Delko продолжила развивать международные направления, наиболее популярным из которых ожидаемо стал Китай: количество выполненных заявок увеличилось по сравнению с 2022 годом в три раза

чем они занимаются всем спектром вопросов – от коммуникации со складами клиентов до принятия решения при возникновении нештатных ситуаций.

Эффективность повысилась в разы

Внедрение новой модели управления грузоперевозками позволило оптимизировать буквально все процессы. Так, в марте 2024 года по сравнению с мартом прошлого года:

- простои снизились на 32%;
- порожний пробег уменьшился на 30%;
- среднемесячный пробег на одно ТС увеличился на 15%;
- суточный темп движения всего парка вырос на 18%.

«Сейчас автопарком почти 3 тыс. единиц управляют 48 операторов. За смену специалист может обслужить около 300 транспортных средств – эффективность повысилась в разы. В любое время суток у нас могут спросить, что происходит с конкретной машиной, и оператор предоставит всю необходимую информацию, – отметил Санджар Ашуралиев. – Наш опыт показывает, что оптимизация управления грузоперевозками является важным инструментом для современных транспортных компаний, позволяющим



Компания Delko в 2023 году сформировала собственное подразделение по комплексному управлению автопарком

не только снизить затраты, но и значительно повысить качество и безопасность перевозок. Мы продолжаем развиваться и готовы делиться своим опытом с коллегами по цеху».

Группа компаний «Деловые линии»



Справка. ГК «Деловые Линии» основана в 2001 году. География доставки – более 90% населенных пунктов в России, а также Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Армения, Китай, Восточная Азия и Европа. Является лидером среди транспортных компаний по размеру собственного автопарка: насчитывает порядка 9 тыс. транспортных средств различной грузоподъемности. Осуществляет перевозку сборных грузов, транспортировку еврофурами, адресную доставку по городу и региону, а также предоставляет комплексные складские услуги. Сеть терминалов насчитывает 279 подразделений в 209 городах России.



Автопарк ГК «Деловые линии» насчитывает порядка 9 тысяч транспортных средств, от фур и малотоннажного транспорта до полуприцепов



Основные тенденции 2023 года **Увеличение спроса на перевозку** **малогабаритных грузов**

Как сообщила ГК «Деловые линии», в предыдущем году спрос на перевозку малогабаритных грузов вырос на 84%.

Аналитики перевозчика посчитали, что в 2023 году было выполнено почти в 2 раза больше заказов на перевозку малогабаритных грузов, чем в 2022 году. Самыми востребованными городами-отправителями и получателями стали Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург и Новосибирск. «Услуга по перевозке малогабаритных грузов позволяет экономить до 50% денежных средств

по сравнению с отправкой обычных грузов. Это делает ее востребованной среди клиентов. По нашей статистике, 88% заказчиков такого типа доставки – юридические лица. Однако во втором полугодии количество физических лиц в этом сегменте удвоилось по сравнению с первыми шестью месяцами. Поэтому мы упростили для них форму оформления заказа. Теперь в заявке достаточно указать характер груза, его вес, маршрут и дату забора груза с адреса отправителя. Услуги по упаковке в коробку, погрузке и разгрузке до 15 кг предоставляются бесплатно», – рассказали в пресс-службе «Деловых Линий».

Малогабаритным грузом, согласно правилам оператора, считается отправление весом до 30 кг и объемом не более 0,1 м³. Чаще всего с такими характеристиками отправляют запчасти, электро- и промышленное оборудование, а также медицинские товары, документы и личные вещи.

Рост спроса на комплексную логистику

В 2023 году спрос на комплексную логистику вырос на 30%.

Как отметили в группе компаний, главным фактором, влияющим на увеличение интереса к услуге, стал двузначный темп роста онлайн-торговли.

«Чтобы удовлетворить запросы клиентов, мы открыли в прошлом году два новых склада в Москве и один в Санкт-Петербурге. Развиваем сервис по доставке на маркетплейсы, кросс-докинг и входящую логистику, включая импорт товаров из Турции и Китая. Также увеличили размер автопарка. Теперь у нас порядка 9 тысяч транспортных средств, от фур и малотоннажного транспорта до полуприцепов, что позволяет брать большой объем заказов и выполнять их точно в срок», – рассказали в пресс-службе «Деловых Линий».



В 2023 году спрос на перевозку малогабаритных грузов вырос на 84%. В 2023 году компанией «Деловые линии» было выполнено почти в 2 раза больше заказов на перевозку малогабаритных грузов, чем в 2022 году

Для управления 3PL-складами транспортная компания использует современную систему WMS TopLog. Это позволяет автоматизировать складские операции, вести почасовой учет загруженности персонала и настроить индивидуальные отчеты по движению товаров для каждого клиента. По итогу декабря 2023 года точность сборки заказов составила 99,7%.

Добавим, что большинство складов 3PL имеют класс «А» и предлагают услуги номенклатурного хранения и обработки грузов разных размеров – от крупногабаритной мебели и бытовой техники до мелкоштучных автозапчастей. Также у большинства подразделений «Деловых Линий» есть офисные помещения, где клиенты могут приобрести оборудованное рабочее место для своего постоянного представителя.



В 2023 году спрос на комплексную логистику вырос на 30%. Как отметили в группе компаний «Деловые линии», главным фактором, влияющим на увеличение интереса к услуге, стал двузначный темп роста онлайн-торговли

Увеличение спроса на международные перевозки

«Деловые Линии» проинформировали о двукратном росте спроса на международные перевозки в 2023 году.

Ключевыми направлениями стали Китай и страны Юго-Восточной Азии с ростом более 40% по сравнению с прошлым годом. Не уступает позиции и Турция, где количество контейнерных перевозок сборных и генеральных грузов выросло более чем в 2 раза.

Отдельно компания отметила авиаперевозки – количество заказов из Китая за год увеличилось в 2,5 раза, из Турции – в 2 раза. Транспортировку по воздуху выбирают, если груз нужно доставить в кратчайшие сроки. Разница во времени доставки заметная: контейнерная перевозка из Китая занимает в среднем 45 дней, а авиа – 7–10 дней.

«Мы постоянно разрабатываем новые сервисы, чтобы делать перевозку грузов еще более удобной, безопасной и надежной. Например, в одном из заказов мы применили «блочную» доставку партии из 5 контейнеров в одной декларации – это нестандартная схема, в рамках которой нужно было дополнительно организовать одномоментную погрузку/разгрузку и размещение на СВХ всех контейнеров. Также на регулярной основе мы начали работать с продуктовыми и не продуктовыми ретейлерами и с крупными производственными компаниями», – рассказали в пресс-службе «Деловых Линий».

В группе компаний добавили, что основным каналом входа китайского импорта в РФ остаются порты. Большинство грузов из Китая перевозят морем – 85%. При этом около 70% товаров из Китая распределяются через порты Дальнего Востока (Владивосток и Находку). По-

рядка 30% грузов приходят в порты Новороссийска и Санкт-Петербурга.

В мультимодальном сообщении логистический оператор доставляет международные грузы любыми видами транспорта и различными комбинациями. Международное экспедирование осуществляется в «одном окне». В комплексную услугу входит подбор оптимальной логической схемы, предоставление персонального менеджера, полное таможенное оформление и сертификация грузов, их страхование, а также доставка до конечного склада.

Перевозки в Беларусь

По данным первого квартала 2024 г. спрос на перевозки в Беларусь вырос на 40% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Объем доставок из белорусских городов также увеличился. По данным логистического оператора, рост составил 28% по итогам первого квартала 2024 года в сравнении с тем же периодом прошлого года. В качестве грузов, которые чаще всего экспортируются и импортируются, фигурируют документы, запчасти, промышленное и электрооборудование, приборы, а также личные вещи.

«В целом, спрос на автоперевозки в страны ЕАЭС остается стабильным. Самое востребованное направление по экспорту и импорту в первом квартале 2024 года – Беларусь. Чаще всего доставкой пользуются торговые компании. Они могут заказать перевозку как в составе сборного груза, так и выделенной фурой. Для упрощения процесса доставки больших партий товара у нас доступна услуга Пре-алерт. Это аналог кросс-докинга, с помощью которого можно быстро оформить груз и нанести на него маркировки отправителя или изготовителя. Услуга



В мультимодальном сообщении логистический оператор «Деловые линии» доставляет международные грузы любыми видами транспорта и различными комбинациями

экономит время при составлении заявки и дает возможность отследить путь товара прямо в базе данных клиента благодаря инструментам интеграции», – проинформировала пресс-служба «Деловых Линий».

Добавим, что процесс доставки состоит из нескольких этапов. Если груз находится в России, перевозчик принимает его на адрес отправителя или на своем терминале. Далее оператор отвозит поставку на ближайший приграничный склад компании в Смоленске и затем отправляет груз автотранспортом на адрес получателя в Беларуси. Путь доставки в обратном направлении аналогичен. Только груз перевозчик уже забирает с адреса отправителя в Беларуси и доставляет в Россию на любой необходимый терминал или на адрес клиента.

Сроки транспортировки составляют, например, из Москвы в Минск и Борисов до 4 дней, из Санкт-Петербурга в Гомель – до 9 дней, из Санкт-Петербурга в Могилев – до 8 дней.

Автоперевозки в Казахстан

Оператор занимается доставкой грузов во все страны ЕАЭС. В апреле 2024 г. «Деловые Линии» расширили географию автоперевозок в Казахстан, увеличив общее число направлений в страну до 42-х.

Теперь группа компаний доставляет грузы в Аоягоз, Курчатова, Шемонаиха и Риддер, помимо прочих 38 городов и населенных пунктов, которые были ранее доступны для заказчиков. В «Деловых Линиях» рассказали, что в основном перевозки между Казахстаном и Россией растут благодаря экспорту и импорту запчастей, промышленного оборудования, а также доставке документов.

«Казахстан, наряду с Белоруссией, Арменией и Киргизией, остается одним из основных хабов, через который проходит поток западных товаров, и объемы перевозок здесь растут от года к году. Например, импорт запчастей из Казахстана за прошлый год увеличился более чем на 21%, перевозки оборудования выросли почти на 9%, личных вещей – более чем на 6%», – поделились в пресс-службе «Деловых Линий».

Процесс доставки максимально упрощен: если отправитель находится в России, нужно привезти груз и документы на терминал «Деловых Линий» или заказать забор с адреса. Груз будет доставлен на адрес получателя в Казахстане. Если заказчик находится в Казахстане, необходимо заказать доставку от адреса и передать груз и необходимые документы водителю. Груз будет направлен на

адрес получателя в России или на выбранный терминал перевозчика.

Перевозки осуществляются как в составе сборного груза, так и выделенной фурой. Транспортировка автотранспортом, к примеру, из Москвы в Алматы займет от 5 до 12 дней, из Челябинска в Караганду – максимум 10 дней, а из Санкт-Петербурга в Астану – от 3 до 10 дней.

Запуск собственных маршрутов из стран Ближнего Востока в Россию

Для перевозки грузов из Ирана, ОАЭ и Катарa ГК «Деловые Линии» разработала новые логистические схемы. Сотрудники «Деловых Линий» сами заберут груз со склада производителя и отправят его в Россию авиа-, авто- или морской перевозкой, после чего доставят товар на свой терминал или на указанный адрес получателя.

Так, автодоставка из Тегерана (Иран) в Махачкалу займет в среднем 2 недели, столько же – путь по морю из Джебел-Али (ОАЭ) в Новороссийск, а морской маршрут из иранского Бендер-Аббаса в Астрахань – всего около недели. Воспользоваться услугой могут юридические лица и индивидуальные предприниматели при наличии документа, подтверждающего покупку товара за рубежом (инвойса). Также есть возможность заказать таможенное оформление и страхование груза.

«Изменения во внешнеполитической и экономической конъюнктуре привели к смещению акцентов товарооборота с привычных регионов Европы и Америки на новые перспективные направления, в том числе и страны Ближнего Востока. Следуя запросам российских импортеров, мы запустили новый сервис по доставке грузов из Ирана, ОАЭ и Катарa в РФ, который открыва-

ет дополнительные возможности по развитию бизнеса российских предпринимателей», – подчеркнули в пресс-службе ГК «Деловые Линии».

Чаще всего из Ближнего Востока заказывают доставку оборудования, запчастей, электроники, одежды и строительных материалов.

Электронные транспортные накладные

«Деловые Линии» перевели межтерминальные перевозки на электронные транспортные накладные. В перспективе ЭТрН можно будет пользоваться и при заказе других видов доставки. Переход запустили в конце прошлого года. Уже на первом этапе проекта грузоперевозчик оформил более 15 тыс. цифровых накладных. Сегодня процесс пока отрабатывается, электронные накладные дублируют бумажные.

«Главное преимущество электронного документа в том, что он доступен сразу всем участникам логистической цепочки. Клиент, таким образом, уверен в прозрачности перевозок и скорости передачи документов. Водители-экспедиторы смогут не брать с собой бумажные документы и при проверке предъявлять сотрудникам ГИБДД только QR-код на смартфоне. Работникам архива и служб документационного обеспечения не нужно будет печатать и пересылать бумажные копии – все сохранится в электронном виде, что облегчит поиск документов», – отметили в «Деловых Линиях».

Пока переход на ЭТрН не является обязательным. Однако эксперты отрасли уверены, что при приобретении обязательного статуса, многим «серым» игрокам придется покинуть рынок.

Основные трудности внедрения ЭДО для бизнеса

Отсутствие роуминга и необходимость нового формата ЭТрН – основные трудности внедрения ЭДО для бизнеса, которые обозначили «Деловые Линии».

Главные преимущества электронного документооборота – доступность накладных всем участникам логистической цепочки, быстрая скорость обмена ими и прозрачность процесса перевозки для клиента. Однако на данный момент есть ряд трудностей, которые мешают бесперебойной и корректной работе с контрагентами. Об этом заместитель генерального директора по развитию ГК «Деловые Линии» Дмитрий Хрущев рассказал на международной конференции «Цифровая индустрия промышленной России» (ЦИПР) в рамках сессии Минтранса России.

«Среди сложностей, существующих на данный момент, можно отметить отсутствие роуминга между операторами ЭДО. Данный факт не дает полноценно использовать электронные перевозочные документы (ЭПД) и препятствует отказу от их бумажных вариантов. Кроме того, ждем внедрение нового формата ЭТрН, который решил бы вопросы, например, с переадресацией, сменой ресурса и возможностью подсчета общего количества накладных в рейсе. Также для подписания документации необходим бесперебойный интернет, который есть не во всех отдаленных регионах», – подчеркнул Дмитрий Хрущев.

Эксперт также отметил, что в компании надеются на положительные результаты предстоящего эксперимента по использованию роуминга между операторами «Тензор» и «Диано».

Добавим, что пока «Деловые Линии» перевели на ЭТрН межтерминальные перевозки. С конца прошлого года компания уже выпустила порядка 92 000 накладных, а это значит, что в день формируется около 1000



«Деловые Линии» перевели межтерминальные перевозки на электронные транспортные накладные. В перспективе ЭТрН можно будет пользоваться и при заказе других видов доставки

документов. В планах у перевозчика, после настройки роуминга, перевод на ЭДО и услуги «Автодоставка», что позволит выпускать порядка 1 млн ЭТрН в месяц.

Конференция «Цифровая индустрия промышленной России» прошла в конце мая 2024 г. в Нижнем Новгороде и объединила более 100 представителей иностранных делегаций из 14 стран, в том числе Китая, Ирана и Республики Беларусь. Участники обсудили цифровизацию и технологизацию самых разных экономических сфер и, в



«Деловые Линии» применяют палетную доставку для поставщиков в распределительные центры торговых сетей. Услуга актуальна при транспортировке товара только на склады ритейлеров к точным дате и времени доставки

частности, транспортного сектора и перехода рынка на ЭДО.

Палетная доставка

«Деловые Линии» запустили палетную доставку для поставщиков в распределительные центры торговых сетей.

Услуга актуальна при транспортировке товара только на склады ритейлеров к точным дате и времени доставки с соблюдением требований получателя: к примеру, проверки установки груза внутри машины или товарного соседства.

Отправить доставку можно из Москвы со склада «Деловых Линий» в Валищево в распределительные центры торговых сетей более чем 80 городов по всей стране. Транспортный оператор полностью сопровождает перевозку – от момента оформления заявки до сдачи груза получателю.

Также поставщики теперь могут заказать отправку и на малых палетах по специальным тарифам, если вес партии не превышает 150 кг.

«Палетная доставка удобна компаниям, которые сразу перевозят большое количество груза в торговые сети. В стоимость услуги входят транспортировка товара по графику и при необходимости бесплатное хранение в течение 7 дней до даты поставки.

Помимо этого, есть возможность добавить в заявку, например, доставку сопроводительных документов, возврат груза из распределительного центра или его упаковку. Если компании необходимо перевезти небольшую партию товаров, она может воспользоваться услугой доставки на малых палетах. Такой вид отправки в среднем на 45% выгоднее обычной палетной доставки», – сообщили в пресс-службе ГК «Деловые Линии».

Услуги доступны поставщикам торговых сетей X5 Group, «Тандер», «Лента», «Бэст Прайс», «Мария-Ра» «Умный Ритейл», «Дикси», «АШАН», «Верный», «Монетка» и «МЕТРО С&С». Напомним, «Деловые Линии» также доставляют товары сборным грузом во все распределительные центры ритейлеров и магазины по всей России и в Беларусь. При необходимости компании могут заказать услугу возврата продукции из торговой сети на свой склад или терминал перевозчика.

Международная транспортно-логистическая компания «ТРАСКО»



Справка. «ТРАСКО» – одна из крупнейших международных транспортно-логистических компаний на российском рынке, оказывающая полный комплекс услуг по перевозке грузов любой сложности и объема автомобильным, воздушным, железнодорожным и морским транспортом по всему миру. По состоянию на 2023 год собственный парк компании составляет более 400 автопоездов, а общая численность сотрудников – свыше 1300 человек. Структура «ТРАСКО» включает в себя сеть из 22 филиалов, которые охватывают европейскую часть России, Уральский, Сибирский и Дальневосточный округа, а с 2021 года компания представлена в Польше и Республике Беларусь.

«ТРАСКО» идет на Восток

2023 год прошел для «ТРАСКО» под «флагом» развития отношений с Китаем: компания наладила процесс перевозки в страну и из страны собственным транспортом, и открыла новую услугу по доставке коммерческой техники из Поднебесной. В интересах российских заказчиков в течение года в страну было ввезено более 1000 седельных тягачей и самосвалов.

Сеть транспортно-логистического оператора в России насчитывает 22 филиала. Двадцать второй филиал был открыт летом прошлого года в Дальневосточном федеральном округе, он располагается во Владивостоке.

Основными предпосылками для появления филиала стали значительное увеличение грузопотока через Дальний Восток всеми видами транспорта, а также необходимость обеспечения бесперебойного логистического сервиса на территории России.

Вот что сказала Юлия Горячева, руководитель филиала «ТРАСКО» во Владивостоке во время его открытия: «Представленность во Владивостоке была вопросом времени. Мы отмечаем рост спроса на перевозки по дальневосточному направлению, в частности морским и железнодорожным транспортом. Первые месяцы новый офис в столице округа будет оказывать услуги филиалам из других временных зон, займется упрочением контактов с подрядчиками на местах, а затем будет осуществлять работу с клиентами по всему набору транспортных услуг и таможенного оформления. Неизменным останется высокий уровень сервиса, который уже давно является визитной карточкой компании».

Новое направление работы – «доставка грузовой техники из Китая» – компания «ТРАСКО» открыла в 2022 году. Спустя год после принятого решения, компании удалось занять значительную долю рынка в данном сегменте, нарабатывать компетенции, создать продукт с высоким уровнем сервиса и инфраструктуру для дальнейшего развития.

«Ежемесячно «ТРАСКО» доставляет несколько сотен единиц коммерческой техники в Россию, которые поставляются нашим заказчикам в большинство регионов нашей страны и соседней Беларуси. Это и самосвальная техника, и седельные тягачи и шасси. Уже сейчас мы чувствуем небольшой спад на этом рынке, который прогнозировался профессиональным сообществом из-за перенасыщения рынка в прошлом году. Но, несмотря на это, мы считаем данное направление перспективным и инвестируем много ресурсов в его развитие. У нас устоявшиеся отношения с клиентами, которые уже обеспечили нас заказами на

2–3 месяца вперед», – рассказал коммерческий директор «ТРАСКО» Алексей Чиняков в начале 2024 года.

За время работы в новом для себя сегменте, компания внедрила высокие стандарты сервиса (SLA) доставки коммерческого транспорта как своим ходом, так и на низкотарифных платформах. Благодаря взаимодействию со страховыми компаниями «ТРАСКО» минимизирует риски для своих заказчиков. Отработаны организация и взаимодействие с таможенными органами как на российско-китайской границе, так и на переходах между Китаем и Казахстаном. Это позволяет сегодня без задержек проходить границу и оформление транспорта в нашей стране.

«Процесс доставки техники, особенно самоходом, значительно отличается от стандартных логистических услуг. Здесь необходимо не только научиться управлять техникой, но и уметь работать с инфраструктурой, оптимизировать движение по маршруту с учетом особенностей внешней среды и сохранности техники, а также минимизировать повреждения при доставке. Важно отметить, что доставка техники сопровождается передачей большого объема информации: фото и видео материалы, информация о техническом состоянии машин и многое другое. И этот объем должен быть грамотно обработан и готов к использованию. На всех этих этапах на первую роль выходит опыт и квалификация кадров. И то, что мы обладаем такими людьми в своей команде – одно из главных наших преимуществ», – отметил Алексей Чиняков.

В текущем году компания «ТРАСКО» продолжит развивать данное направление, улучшать инфраструктуру и расширять сеть поставок коммерческой техники в рамках нашей страны и СНГ.



Двадцать второй филиал компании «ТРАСКО» находится в г. Владивостоке

ПЭК — мультисервисный оператор логистических услуг



Справка. ПЭК – мультисервисный оператор логистических услуг, эксперт в сфере комплексных решений и организации грузоперевозок на территории России и за рубежом. Компания основана в 2001 году. Филиальная сеть ПЭК насчитывает свыше 300 отделений в России, Азербайджане, Армении, Беларуси, Казахстане, Узбекистане, Таджикистане, Киргизии, Турции, ОАЭ и Китае. Ежегодно услугами компании пользуются 4,5 млн клиентов. Экосистема ПЭК образована подразделениями – ПЭК: GLOBAL – международные грузоперевозки; ПЭК: LTL – доставка сборных грузов; ПЭК: 3PL – аутсорсинг складской логистики; ПЭК: FTL – доставка генеральных грузов; ПЭК: RETAIL – доставка в торговые сети и маркетплейсы; ПЭК: EXPRESS – срочная доставка грузов по России и за рубеж; ПЭК: MALL – маркетплейс автозапчастей и аксессуаров; ПЭК: EASYWAY – комплекс логистических решений для интернет-магазинов; ПЭК: SERVICE – установка и сборка товаров для ритейлеров и производителей.

Беспилотные грузоперевозки

Напомним, что во время проведения прошлогоднего Петербургского международного экономического форума, 14 июня 2023 г., впервые в России состоялся запуск доставки грузов беспилотными тягачами КАМАЗ по федеральной трассе М-11 «Нева» по маршруту Санкт-Петербург – Москва. Запуск доставки грузов беспилотными тягачами КАМАЗ по федеральной трассе М-11 «Нева» состоялся в рамках проекта «Беспилотные логистические коридоры». Первыми свои грузы в беспилотном режиме по маршруту Санкт-Петербург – Москва повезли перевозчики: Globaltruck, «Газпромнефть-Снабжение» и ПЭК.

Во время проведения форума В. Филатов, заместитель директора ООО «ПЭК», рассказал о сути перевозок грузов беспилотниками: «Что мы делаем? Мы перевозим сборные грузы. У нас есть несколько хабов в Санкт-Петербурге и несколько хабов в Москве. Мы консолидируем грузы в наши полуприцепы, которые выкатываются

к границе Санкт-Петербурга. Беспилотник забирает этот полуприцеп и везет его по трассе до хаба, находящегося на границе с Москвой, где последнюю милю делает тоже наш тягач, но уже с водителем. Беспилотный грузовик на этом же хабе берет вновь загруженный полуприцеп и отправляется в обратный рейс. Вся экономика этого процесса заключается в непрерывности работы этих полуприцепов, поскольку они абсолютно не будут простаивать, что не реально было бы сделать в отсутствии беспилотных тягачей».

По сообщению пресс-службы ПЭК, за июнь – октябрь 2023 года ПЭК совместно с «КАМАЗом» выполнил 160 беспилотных рейсов и доставил более 1,9 тыс. тонн грузов. Ежедневно компания перевозит между двумя столицами различные категории отправок: от одежды и обуви до автозапчастей и промышленного оборудования.

Однако спустя полгода, после запуска доставки груза беспилотными тягачами на федеральной трассе М-11

«Нева», мультисервисный логистический оператор ПЭК сообщил о намерении перестроить модель работы. Сначала грузы ПЭК на протяжении всего пути между Москвой и Санкт-Петербургом перевозил один беспилотник. С декабря 2023 года компания стала использовать «хабовую» модель доставки – перецепка с классического тягача на беспилотный будет делаться дважды: сначала при въезде на трассу М-11, а затем – при съезде с нее.

За счет этого компания поставила цель оптимизировать оплату труда персонала и транспортные ресурсы, а также ускорить доставку в среднем на 70%.

«После того, как мы отработаем новую модель перевозок на М-11, сможем сократить число водителей-инженеров в кабине, контролирующих каждый автономный рейс, с двух до одного. Это позволит распределить сотрудников, которых в отрасли остро не хватает, на другие маршруты, а также сократить себестоимость доставки», – рассказал Игорь Алексашов, директор по транспортной логистике ПЭК.

Компания заинтересована в развитии автономной доставки и на других направлениях, в первую очередь, между Москвой, Ростовом-на-Дону и Краснодаром, так как грузопоток на маршруте стабильно высокий. «Трасса М-4 предусматривает скоростное движение, а значит по ней в перспективе можно запустить беспилотные перевозки», – пояснил директор по транспортной логистике.

По словам директора по логистике ПЭК, себестоимость доставки снизится за счет непрерывного движения транспортных средств и экономии на оплате труда водителя. Беспилотник может находиться в рейсе, по сути, круглосуточно, ему не потребуется перерыв каждые 4,5 часа.

Новые направления перевозок в международном сообщении

Как сообщила 6 мая 2024 г. пресс-служба ПЭК, мультисервисный логистический оператор ПЭК запустил регулярные перевозки сборных и генеральных грузов из Таиланда в Россию. Каждую неделю компания отправляет грузы из крупнейшего порта страны Лаем Чабанг во Владивосток, а затем доставляет автотранспортом по территории России. Транзитный срок доставки составляет 43 дня.

Площадкой для приема и обработки отправок стал собственный филиал, который компания открыла в столице Таиланда – Бангкоке. Отделение оборудовано скла-



Запуск доставки грузов беспилотными тягачами КАМАЗ на федеральной трассе М-11 «Нева» по маршруту Санкт-Петербург – Москва. Первыми свои грузы в беспилотном режиме по маршруту Санкт-Петербург – Москва повезли перевозчики: Globaltruck, «Газпромнефть-Снабжение» и ПЭК

дом площадью 150 м² для приема, хранения, консолидации и упаковки грузов. Площадка расположена в 0,9 км от трассы Сукхумвит, которая объединяет столицу Таиланда с крупнейшими городами страны, а также соседней Камбоджей. Аэропорт Суварнабхуми находится в 20 км от филиала и склада ПЭК, международный порт Лаем Чабанг расположен в 130 км.

«Число россиян, периодически длительно проживающих в Таиланде, растет, а торговое сотрудничество с этой



За два последних года ПЭК открыл более 100 отделений в России, СНГ, Центральной, Юго-Восточной Азии, странах Ближнего Востока

страной развивается ускоренными темпами. При этом жители и предприятия до сих пор сталкиваются с нехваткой компаний, которые смогли бы на регулярной основе доставлять небольшие партии грузов, весом от 1 кг до 20 тонн между Россией и Таиландом. Поэтому одновременно с международными перевозками ПЭК запустил на направлении сервис "первой мили" – транспортные партнеры нашей компании готовы забрать груз в любом городе страны для дальнейшей доставки в Россию», – рассказал Алексей Тютюник, директор филиала ПЭК в Таиланде.

По итогам 2023 года товарооборот между Россией и Таиландом увеличился на \$1,2 млрд. Об этом сообщил Юрий Лыжин, торговый представитель России в королевстве.

По словам директора филиала ПЭК в Таиланде, темпы делового сотрудничества продолжают расти, а, следовательно, увеличивается и спрос на доставку. Категории-лидеры на направлении: сельхозпродукция, продукты питания, удобрения, промышленная продукция и товары народного потребления.

Развитие логистики стимулируют и темпы роста экономики Таиланда: по итогам 2023 года страна заняла второе место в Ассоциации государств Юго-Восточной Азии по суммарному номинальному ВВП (\$574 млрд) и четвертое по ВВП на душу населения (\$8 тыс. на человека), согласно данным Международного валютного фонда.

ПЭК планирует увеличить число логистических услуг и сервисов на этом направлении. В текущем году компания запустит авиадоставку грузов между Россией и Таиландом, в следующем – планирует расширить складские мощности и приобрести собственный автопарк для доставки грузов по территории страны в партнерстве с местными компаниями.

За два последних года ПЭК открыл более 100 отделений в России, СНГ, Центральной, Юго-Восточной Азии, странах Ближнего Востока. Регулярные сервисы по доставке грузов действуют между Россией и Китаем, Турцией, ОАЭ, Казахстаном, Арменией, Узбекистаном, Таджикистаном, Туркменистаном, Беларусью. До конца года ПЭК планирует запустить более пяти новых отделений за рубежом.

Компания объединяет отделения общим транзитным маршрутом, который проходит через Россию, страны Юго-Восточной, Центральной и Средней Азии.

Обновление автопарка

В начале текущего года «Авто-ПЭК» приобрела 80 отечественных грузовиков (LCV). Компания обновила автопарк вслед за ростом объемов перевозок в городах-миллионниках и регионах с населением менее 500 тыс. человек. В планах до конца года приобрести еще 200 малотоннажных грузовиков российского и китайского производства. При этом развитие рынка тормозит нехватка водителей грузовиков, дефицит которых за последние пять лет увеличился с 15 до 21%.

«Перевозчик продолжает обновлять и пополнять автопарк малотоннажных транспортных средств вслед за увеличением объемов внутригородской доставки. В 2023 году спрос на перевозки вырос не только в крупных, но и в небольших городах», – отметил генеральный директор «Авто-ПЭК» Дмитрий Иевлев.

Это связано в том числе с увеличением оборота продовольственного ритейла, который по итогам прошлого года должен был вырасти на 5,6%, согласно прогнозам Infoline и объемов e-commerce продаж – на 30%, по предварительным данным Data Insight.

«Сервисные центры отечественных производителей расположены по всей России, а запчасти для большинства марок доступны более чем 80 регионах нашей страны. Поэтому, пополняя автопарк российскими грузовиками для внутригородской доставки, мы снижаем риск простоев автомобилей из-за поломки, а значит, укрепляем цепи поставок по всей стране», – подчеркнул Дмитрий Иевлев.

Перед приобретением крупной партии грузовиков «Авто-ПЭК» тестирует несколько транспортных средств в регионах с интенсивным трафиком и большим грузопотоком. Перевозчик оценивает, насколько техника надежна в эксплуатации, удобна ли она в управлении и при каких условиях может выйти из строя.



Перевозчик продолжает обновлять и пополнять автопарк малотоннажных транспортных средств вслед за увеличением объемов внутригородской доставки

Если на этапе тестирования возникает риск поломки, компания направляет рекомендации отечественным производителям и при необходимости участвует в доработке технических параметров автомобиля.

По словам Дмитрия Иевлева, в 2024 году рынок внутригородской доставки в России продолжит расти вслед за увеличением объемов производства, а также под влиянием роста продаж в сегментах классического ритейла и электронной коммерции. «Однако развитие тормозит острая нехватка водителей. За последние пять лет дефицит увеличился с 15 до 21%. Уже сейчас до 12% автопарков компаний простаивают по этой причине», – подчеркнул он.

«Важно решить проблему дефицита водителей, запустив федеральный проект, на базе которого государство и частные компании совместными усилиями повысят качество обучения, профессиональной подготовки, а также наладят взаимодействие между работодателями и новыми сотрудниками. Это стимулирует компании к расширению автопарка и поможет росту объемов грузоперевозок по всей России», – резюмировал Дмитрий Иевлев.

До конца 2024 года «Авто-ПЭК» планирует приобрести 200 новых малотоннажных грузовиков. На первом этапе техника будет эксплуатироваться в городах, где производители представлены собственными сервисными центрами. В перспективе компания расширит географию доставки.

Электронный документооборот Применение электронных накладных

В первой половине 2024 года ПЭК планирует перевести на ЭТрН 90% рейсов с участием внешнего автопарка. Это поможет ускорить оплату перевозчикам, так как больше не нужно будет ждать оригиналов документов для выставления счетов, а также упростит оформление и обмен накладными.

За май – октябрь прошлого года ПЭК оформил 65 тыс. электронных накладных в 86 регионах России. В течение шести месяцев мультисервисный оператор логистических услуг перевел на ЭТрН 96% рейсов с участием грузового парка «Авто-ПЭК», а также подключил 16% партнеров-перевозчиков.

Перевозчикам, которые переходят на электронную накладную, ПЭК передает больше заказов, заранее распределяя их, исходя из графика на несколько месяцев. Кроме того, при обмене ЭТрН, компаниям больше не нужно ожидать получения и подписания оригиналов бумажных документов после выгрузки, которое занимает в среднем 5–30 дней. Благодаря этому оплата ускоряется до 1–2 дней.

«Чаще всего на электронные накладные переходят перевозчики с автопарком от 100 транспортных средств, остальные не спешат тестировать ЭДО, опасаясь проблем с перестройкой бизнес-процессов. Чтобы помочь транспортным партнерам, ПЭК курирует каж-



В первой половине 2024 года ПЭК планирует перевести на ЭТрН 90% рейсов с участием внешнего автопарка. Это поможет ускорить оплату перевозчикам, так как больше не нужно будет ждать оригиналов документов для выставления счетов, а также упростит оформление и обмен накладными

дый этап: от заключения соглашения с оператором ЭДО до настройки оборудования и тестирования ЭТрН», – рассказал Игорь Алексашов, директор по транспортной логистике ПЭК.

По его словам, грузоотправителям и грузополучателям, у которых широкая филиальная сеть с большим количеством подписантов и которые уже подключились к ЭТрН, в ближайшее время важно перейти на усиленную неквалифицированную электронную подпись (УНЭП), чтобы избежать роста расходов. Сейчас возможно подписание усиленной квалифицированной электронной подписью для юрлиц, однако сертификаты на них закончатся в 2024 году, новые – уже не оформляются с 1 сентября текущего года.

Сегодня компании могут выпускать УКЭП только для физлиц. Расходы растут, так как для каждого сотрудника-участника перевозки требуется оформить отдельную подпись, стоимость которой составляет в среднем 3000 руб., приобретение токена обойдется в 1800 руб.

Оформление усиленной неквалифицированной электронной подписи обойдется дешевле, так как для ее использования можно не создавать отдельный сертификат, это государственный ключ, который выдается бесплатно и хранится на USB-накопителе, в облачном хранилище или мобильном устройстве. Экономия составит от 100 тыс. до 10 млн руб., в зависимости от количества сотрудников и рейсов в месяц.

Переход на ЭДО

По данным мультисервисного логистического оператора ПЭК и компании «СКБ Контур», в первом кварта-

ле 2024 года на электронный документооборот (ЭДО) в грузоперевозках перешли в два раза больше компаний, чем за январь–март прошлого года, а трафик обмена документами за этот период вырос более чем в десять раз.

Больше всего спрос на ЭДО в грузоперевозках увеличился среди импортеров, транспортных, логистических компаний, производителей и ритейлеров алкогольной продукции.

«Крупнейшие ритейлеры начали массово обращаться к операторам электронного документооборота после запуска пилотного проекта по обмену электронной транспортной накладной (ЭТрН) в сегменте доставки алкогольной продукции», – сообщила Оксана Леонова, эксперт сервиса «Логистика» от Контура.

«При переходе на ЭДО логистические операторы и крупные перевозчики сокращают расходы на оформление и обмен накладными. Кроме того, компании повышают оборачиваемость денежных средств – счет за оказанные транспортные услуги выставляется в течение одной недели, тогда как при обмене бумажными документами ожидание может достигать до 30 дней, пока заказчик не подпишет бумажные оригиналы», – подчеркнул Игорь Алексахов, директор по транспортной логистике ПЭК.

В 2023 году ПЭК перевел в электронный формат более 50% транспортных накладных в 86 регионах России, свыше 16% партнеров-перевозчиков. В этом году планирует подключить еще 15% транспортных компаний. Тем, кто выбирает ЭТрН, логистический оператор передает больше заказов, а также информирует их о том, что оперативное выставление счетов поможет ускорить оплату. «Чтобы помочь перевозчикам перестроить бизнес-процессы, ПЭК проводит их обучение и совместно тестирует подписание накладной на каждом этапе», – пояснил Игорь Алексахов.

«Крупные игроки оценили преимущества системы и все активнее стимулируют рынок, подключая к ЭДО в грузоперевозках контрагентов. Переход малого бизнеса на электронный документооборот тормозит страх перед изменениями в привычной схеме работы с документами. Для упрощения обмена документами между участниками цепи поставок, Контур настраивает роуминг с пятью операторами ЭДО и во втором квартале 2024 года планирует запустить этот процесс», – рассказала Оксана Леонова, эксперт сервиса «Логистика» от Контура.

«До конца 2024 года компания планирует нарастить долю электронных транспортных накладных на 15 п.п., до 65%», – сообщил Игорь Алексахов.

Вопросы страхования

Пресс-служба ПЭК также проинформировала, от каких рисков чаще всего страхуют грузы транспортные компании.

На фоне роста размеров штрафов ритейлеров за опоздания товаров, увеличился спрос на страхование сроков доставки. А расширение числа неправомерных действий

в цифровой среде, привело к увеличению количества запросов на страховую защиту от кибератак. Такие выводы сделаны в аналитическом обзоре Страхового Дома ВСК, подготовленном совместно с транспортными компаниями Dentro, ПЭК, МТЭК-Логистик и «Скиф-Карго».

В январе – апреле 2024 года страховые случаи с грузами чаще всего фиксировались в Московской области, Республике Татарстан и Приморском крае, сообщает ВСК. На четвертом месте по количеству нештатных ситуаций – Краснодарский край, на пятом – Ростовская область.

«Число страховых случаев в отрасли концептуально не изменилось», – подчеркнул Евгений Симаков, коммерческий директор «МТЭК-Логистик».

По данным ВСК, с начала года чаще всего компании страховали грузы от повреждения (95%) и утраты (3%). В «МТЭК-Логистик» добавили, что нештатные ситуации как правило происходят при ДТП и кражах. Полисы страховых партнеров Dentro, среди прочего, предусматривают защиту от хищения грузов и случаев мошенничества с документами. Доля обращений по остальным рискам, включая кражу, общую аварию, отказ рефрижераторной установки, посадку судна на мель, столкновение транспортных средств, составила менее 1% по каждому пункту, сообщает ВСК.

«Мы также отмечаем рост спроса на страхование сроков доставки – до 5% по сравнению с аналогичным периодом 2023-ого. Это связано с увеличением размера штрафов ритейлеров и маркетплейсов за опоздания товаров на склады», – рассказал Иван Иров, руководитель отдела по работе с претензиями ПЭК. Поставщики сетевых магазинов все чаще подключают страхование этого риска, так как ритейлеры увеличивают размер неустоек и начинают рассчитывать штрафы исходя из стоимости товаров, отметила руководитель отдела ценообразования «Скиф-Карго» Оксана Чернышева. Кроме того, по ее словам, компании все чаще сталкиваются с кибератаками, поэтому растет спрос на страхование от мошеннических действий в цифровой среде.

По статистике ВСК, больше всего страховых событий с грузами произошло в январе (33,5%) и феврале (31,9%) этого года. К марту их число снизилось до 23,4%, к апрелю – до 11,1%. Средний размер выплаты составил 113 тыс. руб.

Оксана Чернышева подчеркивает, бизнес все чаще страхует отправления одновременно с оформлением заявки на перевозку в транспортно-логистических компаниях. По данным «Скиф-Карго», за пять лет доля клиентов, которые используют эту услугу выросла с 23% до 70%. Это связано в том числе с расширением пакетов продуктов, которые транспортно-логистические компании разрабатывают совместно со страховыми партнерами, подчеркнула Оксана Чернышева. Например, «Скиф-Карго» развивает страхование грузов, сроков доставки, а также отдельный сервис для дорогостоящих отправок.

По итогам прошлого года ПЭК сократил пакет документов при страховании, а также ускорил рассмотрение претензий более чем в два раза. «В этом году планируем упростить процесс урегулирования, а также на 34% сократить срок получения возмещений по убыткам, стоимость которых не превышает 10 тыс. руб.», – рассказал Иван Иров. Чтобы отслеживать сопроводительные документы и получать информацию о грузах в режиме реального времени, ПЭК настраивает интеграцию со страховыми партнерами. До конца года компания планирует запустить в личном кабинете клиента механизм онлайн-подачи претензии. Это позволит заказчикам оформлять документы удаленно – без посещения офиса ПЭК.

Оплата труда работников транспортной отрасли **О зарплатах водителей грузовиков**

О том, каков уровень зарплат водителей грузовиков, пресс-служба ПЭК сообщила, ссылаясь на обзор HH.ru и ПЭК, подготовленный совместно с «Ридан Трейд», «Снежной королевой», Vohberry, Major Cargo Service и Dalli.

Заработные платы у водителей категории «СЕ» в январе – марте росли вдвое быстрее, чем в целом по рынку труда. По итогам I квартала 2024 года компании предлагали им больше, чем руководителям отделов логистики или начальникам складов. Второе место по уровню зарплат линейного персонала в отрасли заняли курьеры, третье – упаковщики и комплектовщики. Несмотря на рост уровня оплаты, компании наблюдают повсеместное снижение откликов – в среднем на 30–40%, в зависимости от позиции и региона, а также усиливающийся отток персонала в смежные сегменты. Чтобы снизить текучесть кадров, бизнес повышает уровень оплаты труда, развивает программы обучения и мотивации сотрудников, а также сокращает объем рутинных операций.

По данным HH.ru, зарплаты работников логистической отрасли в I квартале 2024 года увеличились на 29% год к году, до 88 тыс. руб., и на 44% превысили среднерыночный показатель в 61 тыс. руб.

Самыми активными темпами росли зарплаты водителей категории «СЕ»: в январе – марте этого года им предлагали 137,7 тыс. руб. против 73,9 тыс. руб. годом ранее (+86%). Спрос на эту категорию сотрудников в I квартале вырос на 119%, при этом на одну вакансию приходилось менее четырех резюме.

«Дефицит водителей грузовиков в России обостряется – за прошлый год нехватка увеличилась с 21 до 25%, по данным Ассоциации автомобильных перевозчиков и экспедиторов. К сожалению, продолжается активный отток сотрудников с магистральных рейсов в сегмент внутригородской доставки», – рассказала Виктория Цой, директор департамента персонала ПЭК.

В результате стремления участников рынка привлечь все больше водителей грузовиков эта профессия стала самой высокооплачиваемой рабочей специальностью

в логистической отрасли. Более того, в I квартале 2024 года водителям грузовиков предлагали больше, чем, например, руководителям отделов логистики (106,5 тыс. руб.), начальникам складов (80 тыс. руб.) или менеджерам по логистике и ВЭД (75,5 тыс. руб.), согласно данным HH.ru. Примечательно, что позиция руководителя отдела логистики оказалась не второй, а третьей по размеру зарплат в логистике. Второе место заняли курьеры, в январе – марте им предлагали 111 тыс. руб.

«В 2023 году средняя зарплата курьера в логистике увеличилась на 35% по сравнению с предыдущим годом», – сообщила Екатерина Анциферова, заместитель генерального директора по коммерции Dalli. По ее словам, сейчас с момента отклика курьера до его выхода на тестовый маршрут проходит от 2 до 4 дней. В высокий сезон прошлого года, когда компании столкнулись с острым дефицитом доставщиков, этот показатель доходил до семи суток. Чтобы избежать нехватки курьеров осенью, когда объем доставки традиционно увеличивается, в апреле этого года компания уже запустила планирование и привлечение необходимого числа линейного персонала.



Зарплаты работников логистической отрасли в I квартале 2024 года увеличились на 29% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года

Складской персонал: больше спроса и меньше откликов

По данным HH.ru, в тройку самых востребованных специальностей также вошли кладовщик и грузчик, число вакансий по этим позициям выросло на 56% и 38% соответственно. Средний уровень оплаты труда увеличился почти на треть: зарплаты кладовщиков выросли на 32%, до 62,1 тыс. руб., грузчиков – на 26%, до 49,3 тыс. руб., а число резюме на одну вакансию, как и в случае с водителями, не превышало четырех.

Почти такими же активными темпами рос спрос на упаковщиков и комплектовщиков (+36% год к году). В январе – марте соотношение вакансий к резюме по этим категориям сотрудников составило 4,3, а уровень их зарплат увеличился на 32% год к году, до 87,5 тыс. руб.

Директор по персоналу Vohberry Галина Головкова отмечает, что в отрасли наблюдается повсеместное снижение откликов – в среднем на 30–40% в зависимости от позиции и региона. По данным «Снежной королевы», в первом квартале 2023 года на одну вакансию в сегменте линейного складского персонала приходилось 39 откликов, в январе – марте этого года – не более 19, сообщил Алексей Ермаков, директор по логистике компании. Директор по персоналу Major Cargo Service Максим Сафронов добавил, что срок закрытия одной вакансии по итогам первого квартала 2024 года увеличился более чем в два раза – до 60 дней.

Компании наблюдают отток складского линейного персонала на маркетплейсы, отметил Евгений Яблоков, заместитель директора по логистике «Ридан Трейд». По его словам, сотрудников мотивирует возможность самостоятельно регулировать объем работы и уровень зарплаты – на большинстве крупных онлайн-площадок сдельная оплата труда. Кроме того, линейные работники активно перетекают в производственный сегмент, сообщил Максим Сафронов.

По словам Виктории Цой, в весенне-летний период бизнес наблюдает отток персонала в строительную отрасль: срок возведения зданий и сооружение ограничен погодными условиями, поэтому компании готовы повышать средний уровень зарплат на рынке. В южных регионах России с мая по август персонал перетекает из логистической в туристическую отрасль.

Повышение оплаты, обучение и автоматизация

Чтобы привлечь и удержать линейных сотрудников, по итогам прошлого года участники обзора увеличили уровень зарплат на 10–35%, в зависимости от категории и региона. Многие игроки, помимо фиксированных ставок, уже запустили мотивационные выплаты.

«Однако этого недостаточно – в “зарплатной гонке” всегда есть риск проиграть. Помимо повышения зарплаты, необходимо предоставить складскому работнику гибкий график, возможность самостоятельно выбирать рабочие смены, а также комфортные условия труда: корпоративный транспорт, питание, при необходимости – общежитие», – рассказала директор департамента персонала ПЭК.

Алексей Ермаков считает, что сотрудников необходимо обеспечить расширенным соцпакетом с возможностью страхования от несчастных случаев. Кроме того, ввести обучение работникам, чтобы способствовать их карьерному росту – для этого «Снежная королева» и Dalli уже запустили собственные учебные центры.

Виктория Цой отметила необходимость развивать и мотивировать персонал. Например, сотрудники ПЭК

каждый год проходят курсы повышения квалификации по обработке и комплектации грузов, подбору, упаковке товаров и другим базовым складским операциям. Ежегодно компания проводит профессиональные конкурсы для работников склада, лучшие работники получают денежные и другие призы. Повысить мотивацию сотрудников также помогает проведение аналитики по ключевым показателям и демонстрация этой динамики сотрудникам, чтобы все видели общий вклад в развитие компании, считает Максим Сафронов.

Важную роль играют условия труда. Например, ПЭК оплачивает водителям выполнение смежных функций (погрузка/разгрузка, растентовка и т.д.), выплачивает суточные заранее и компенсирует простои машин, а также старается выстроить маршруты доставки через дома сотрудников, чтобы они успели провести несколько часов в кругу семьи.

По словам Галины Головковой, чтобы удержать персонал, Vohberry развивает экосистему заботы о сотрудниках. Компания улучшает условия труда и самореализацию работников по результатам регулярных опросов вовлеченности.

Совершенствовать условия труда линейных сотрудников в этом году планирует и «Ридан Трейд» – компания установит дополнительное оборудование, которое поможет упростить перемещение тяжелых грузов между складскими зонами, рассказал Евгений Яблоков. Кроме того, производитель планирует обновить систему управления складами (WMS), чтобы упростить и ускорить обработку грузов.

ПЭК также продолжит сокращать объем рутинных операций. Компания автоматизировала часть бизнес-процессов на крупнейших складах по всей России. Благодаря автоматизации, по итогам 2023 года, ПЭК повысил производительность труда, на 3–5% сократив число сотрудников на этапах подбора, обработки и отгрузки товаров. Компания предложила этим работникам другие должности, которые требуют меньшего количества рутинных операций. В этом году ПЭК продолжит оптимизировать ручной труд в транспортной и складской логистике.

Новое дамское дело

В России выросло число женщин-водителей и складских работников. Складская работа привлекает сотрудниц сменным графиком, условиями труда, растущими зарплатами и регулярными премиями. Водителей грузовиков, помимо уровня оплаты, мотивирует тяга к путешествиям по новым городам и странам. В этом году доля женщин в складской и транспортной логистике продолжит расти, в том числе благодаря автоматизации. Об этом сообщается в обзоре ПЭК, подготовленном совместно с «Байкал-Сервис», Health&Nutrition, «Снежная королева», «Скиф-Карго», STS Logistics, ТК «ОРДА». В 2023 году число женщин среди складских работников Рос-

сии увеличилось на 25% по сравнению с предыдущим, говорится в обзоре. Чаще всего они занимают должности контролеров, сборщиков, кладовщиков, операторов склада, координаторов смены и начальников участка. Кроме того, к началу этого года выросла доля женщин среди водителей погрузчиков и комплектовщиков.

«В России сложился стереотип: работа на складе всегда связана с тяжелым физическим трудом – это не так. Большая часть задач предполагает поиск, комплектацию и упаковку товаров», – подчеркнул Михаил Бендов, директор по эффективности цепи поставок Health&Nutrition.

Рост зарплат, сменный график и время для семьи

По данным обзора, складская работа привлекает сотрудниц сменным графиком, комфортными условиями труда (корпоративный транспорт, бесплатное питание, соцпакет), растущим уровнем зарплат и регулярными премиями. В исследовании HeadHunter и ПЭК, опубликованном ранее, говорилось: медианная зарплата в логистической отрасли в 2023 году увеличилась на 23% год к году, до 66,5 тыс. руб. Зарплаты линейного персонала росли еще более динамичными темпами – по итогам 2023 года показатель увеличился на 30%. Поэтому многие сотрудницы работают на складских должностях не первый год.

Например, Ирина Афанасьева управляет складской техникой более 20 лет. Сразу после окончания школы начала работать за рулем погрузчика на заводе, а затем –

перешла в компанию «Байкал-Сервис». В работе привлекает сменный график, благодаря которому получается уделять больше времени семье: Ирина, которая воспитывает пятерых детей, недавно стала бабушкой.

Старшей смены «Скиф-Карго» Елена Асомудинова работает на складах более 12 лет. Помимо удобного сменного графика, благодаря которому можно решать личные дела в будние дни, ценит удобное месторасположение площадки, комфортную атмосферу в коллективе и достойный уровень зарплаты.

Александра Пидунова перешла работать на склад из привычного офиса, так как захотелось «провести эксперимент и кардинально изменить род деятельности». За два года она прошла путь от рядового сотрудника до начальника участка ПЭК в Бутове и планирует продолжить развиваться на этой площадке. Координатора склада STS Logistics во Внукове Юлию Захарову, помимо уровня оплаты и комфортных условий труда, радует дружный коллектив, в котором коллеги всегда готовы прийти на помощь, если возникают проблемы.

Диалог с клиентами и цифровая помощь

По словам руководителя отдела персонала «Скиф-Карго» Евы Климентенко, на собеседование по складским вакансиям женщины, как правило, задают более конкретные вопросы, чем мужчины. В основном соискательницы уточняют о профессиональных обязанностях, условиях труда и перспективах карьерного роста. Отка-



В России выросло число женщин-водителей и складских работников. Складская работа привлекает сотрудниц сменным графиком, условиями труда и ростом зарплат

зывают также по конкретным причинам: из-за неудобного графика, который мешает семейным обязанностям или несоответствия карьерных ожиданий предложенным условиям.

Благодаря дисциплинированности, ответственности и коммуникабельности, многие складские сотрудницы повышают свою производительность до высоких показателей уже через несколько месяцев работы, подчеркнул Михаил Беднов. Поэтому, например, ПЭК часто приглашает их на работу в зонах приема и выдачи отправок, где нужно не только внимательно проверить документы, но и настроить коммуникацию с клиентами, избегая недопонимания даже при форс-мажоре, рассказала Виктория Цой, директор по персоналу ПЭК.

В ближайшие годы доля женщин на складах в России продолжит расти, в том числе благодаря автоматизации площадок, подчеркнул Алексей Ермаков, директор по логистике «Снежная королева».

По словам первого заместителя генерального директора «Байкал-Сервис ТК» Александра Зарецкого, компании, развивающие цифровые решения, уже приглашают сотрудниц на новые должности, ранее доступные только для мужчин. В условиях дефицита персонала это помогает избежать нехватки сотрудников для обработки грузов.

К слову, конвейерные системы, которые ПЭК уже запустил на крупнейших площадках, помогают быстро и эффективно перемещать грузы из одной складской зоны в другую, сокращая объем физической нагрузки на сотрудников. А благодаря устройству подачи поддонов, которое устанавливает их на рохлю автоматически, сотрудницы Health&Nutrition уже подключились к доставке палет между складскими зонами.

За рулем фуры: растущая зарплата, гордость и тяга к путешествиям

Число среди женщин-водителей грузовиков в России также продолжает расти, но менее высокими темпами, чем в сегменте складской логистики, сообщается в обзоре.

По словам генерального директора «Авто-ПЭК» Дмитрия Иевлева, работа за рулем фуры привлекает зарплатой, уровень которой существенно выше, чем в других рабочих специальностях логистики. Согласно данным аналитиков Авито.Работа, средняя зарплата водителей категории «СЕ» в России за 2023 год выросла на 23%, до 138 108 руб. Кроме того, на работу водителем магистрального тягача мотивирует тяга к путешествиям по новым городам и странам. Часто сотрудницы приходят в профессию из смежных отраслей, иногда – нестандартных.

Например, водитель Ольга Панова за рулем фуры уже более 12 лет, десять из которых профессионально занималась конным спортом. На соревнования перевозила верных напарников – лошадей. Она объездила всю Россию: от Дагестана до Дальнего Востока. После травмы из

спорта пришлось уйти, а навыки управления большегрузами и главное – желание работать в пути – остались. Помимо уровня зарплаты, больше всего Ольгу привлекает равновесие и спокойствие, которое она получает в дороге, а также возможность открывать новые интересные места.

Водитель ТК «ОРДА» Светлана пришла на эту должность два года назад после пяти лет работы за рулем троллейбусов, автобусов и не представляет себя в другой профессии. Уровень оплаты для нее – приятный бонус, главное, что «работа по душе». Еще один водитель компании Александра, доставляет грузы на фуре по всей России вместе с супругом. В профессии привлекает возможность путешествовать на дальние расстояния. Водитель NatCar Ирина Гребенщикова работает за рулем грузовика более 7 лет. Помимо высокого уровня заработной платы, ее мотивирует возможность изучать новые города и интересные места по всей России.

Среди трудностей профессии: погодные условия зимой, доставка грузов в горной местности, замена комплектующих в пути, отсутствие комфортных условий в некоторых регионах России, но дальнотойщицы справляются, подчеркнула Евгения Шагинова, директор по персоналу NatCar. Например, водитель ТК «ОРДА» Светлана вспоминает, как поднималась за рулем 20-тонной фуры по Алданскому нагорью в Якутии. «Спустился 14 часов, когда все-таки удалось доехать до места назначения, испытала чувство гордости и эйфории», – рассказала она.

Самый поучительный случай в практике Ольги Пановой произошел при поездке на соревнования в Сибирь. «По дороге в Новосибирск резко вышла из строя помпа, двигатель перегрелся и 10-тонный грузовик с четырьмя лошадьми внутри остановился посередине зимней трассы. Выхода не было – пришлось менять деталь самостоятельно. С тех пор всегда дополнительно проверяю состояние автомобиля перед рейсом после технического контроля в компании», – рассказала она.

По словам коммерческого директора ТК «ОРДА» Екатерины Кашанской, в ближайшее время число женщин-водителей грузовиков в России продолжит расти. Это положительно скажется на ситуации в отрасли, так как дефицит данной категории сотрудников обостряется уже долгие годы.

Напомним, по данным Ассоциации автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов, нехватка водителей категории «СЕ» увеличилась с 21 до 25% — по итогам 2023 года в России было вакантно от 90 до 160 тыс. рабочих мест.

Комментарии Ассоциации автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов

О создании единого реестра грузоперевозчиков

Напомним, что в декабре 2023 года была создана Ассоциация автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов, учредителями которой стали ведущие транс-

портно-логистические компании нашей страны, включая ПЭК.

Ассоциация автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов дала следующий комментарий по вопросу создания единого реестра грузоперевозчиков:

«В Госдуму внесен законопроект о создании в России «единого реестра перевозчиков грузов». Документ может вступить в силу 1 марта 2025 года. Согласно законопроекту, право осуществления коммерческих грузоперевозок предоставляется юрлицу, ИП или самозанятому со дня регистрации в реестре и утрачивается после исключения из него.

Все сведения из реестра будут общедоступны и опубликованы на официальном сайте ЕЦП «ГосЛог» (Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа).

Создание реестра поможет повысить безопасность в сегменте грузоперевозок. Кроме того, по оценкам авторов законопроекта, запуск платформы позволит легализовать рынок, на котором в настоящее время более 60% перевозок грузов осуществляется фактически по «серым» схемам физическими лицами».

Факторы, которые тормозят развитие рынка грузоперевозок

Ассоциация автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов обозначила, какие на сегодняшний день ряд факторов тормозят развитие рынка грузоперевозок и мешают повысить прозрачность отрасли:

«Рынок автомобильных грузоперевозок фрагментирован: доля небольших компаний с автопарком менее 50 транспортных средств в отрасли превышает 80%, со-

гласно данным Ассоциации автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов («АвтоГрузЭкс»). К сожалению, остается немало игроков, которые демпингуют за счет оптимизации налогов и сборов. Добросовестные перевозчики находятся с ними в неравных конкурентных условиях, в том числе по уровню тарифов.

Кроме того, развитие рынка тормозит падение рентабельности бизнеса. По итогам 2023 года себестоимость автомобильных грузоперевозок увеличилась на 30% из-за роста расходов на топливо, закупку и обслуживание грузовиков, а также оплату труда персонала и продолжает расти. Компании вынуждены ограничивать инвестиции в автопарк и развитие новых сервисов.

Для развития рынка необходимо повысить безопасность грузоперевозок и прозрачность отрасли. Создание единого реестра перевозчиков грузов, возобновление лицензирования в отрасли и другие меры могут помочь решить эти вопросы, но необходимо избежать дополнительной административной и финансовой нагрузки на компании. Важно интегрировать электронную систему с другими сервисами министерств и ведомств, а также запустить работу в режиме «одного окна»

При этом необходимо учитывать, что из-за резкого падения рентабельности бизнеса с рынка может уйти большая часть игроков. Чтобы избежать нехватки транспортных средств для доставки грузов по всей стране, на этапе переходного периода важно запустить меры поддержки, которые помогут снизить финансовую нагрузку на перевозчиков».



Ассоциация автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов была создана в декабре 2023 года. Ее учредителями стали ведущие транспортно-логистические компании нашей страны, включая ПЭК.