

Подготовлено: ООО «ГЕЛАКСИ»

Май 2010 г.
www.GLX.SU

Уважаемые господа, данная работа не претендует на научное маркетинговое исследование и мнение авторов не всегда совпадает с мнением других людей.

Со своей стороны, мы стремимся изучать и понимать рынок, это позволяет нам активно развиваться, работая на опережение, предпринимая необходимые действия.

Предоставляемая информация собрана и подготовлена специалистами компании «ГЕЛАКСИ».

РЫНОК АВТОПЕРЕВОЗОК 2008- 2010.

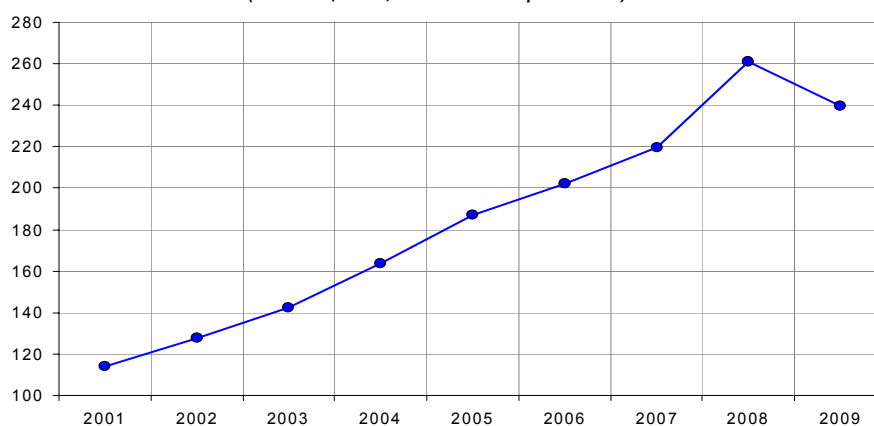
Маятник качнулся в обратную сторону.

ТАРИФЫ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ В 2008 и 2009 ГОДАХ.

С конца 2008 года фрахтовые ставки на грузоперевозки автомобильным транспортом характеризовались снижением при этом данная тенденция была присуща, как перевозкам по России, так и международным

**Индексы тарифов на перевозку грузов
автомобильным транспортом по Российской Федерации**

(на конец года, в %% к декабрю 2000 г.)

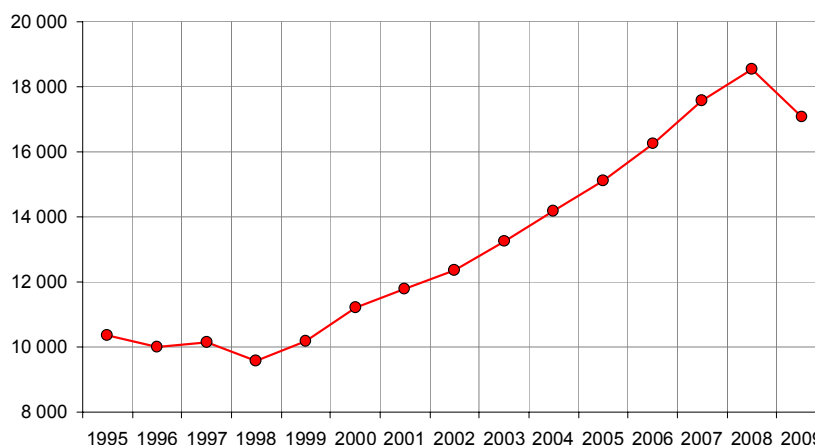


перевозкам.

Снижение фрахтовых ставок было обусловлено рядом факторов. И в первую очередь снижением промышленного производства вызванного финансовым кризисом.

Валовой внутренний продукт РФ

(в ценах 2003 г., млрд.руб.)



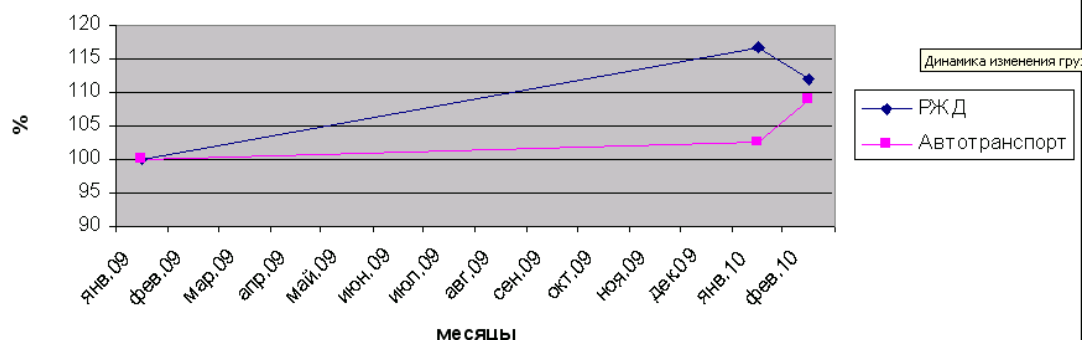
По данным Росстата, в структуре объема перевозок грузов доля автомобильного транспорта по итогам 2008 года составляла 82% (6893 млн. т), а в 2009 году – 81% (5240,5 млн. т). В структуре грузооборота доля автомобильного транспорта в 2008 году составляла 8,7% (216 млрд т-км), а в 2009 – 8,2% (180,1 млрд. т-км). Индекс тарифов на грузовые перевозки по итогам 2008 года составил 118,8% к концу 2007 года. По итогам 2009 года, напротив, тарифы остались на уровне 2008 года и даже несколько снизились – индекс тарифов по итогам года составил 97,5%.

Реальная стоимость перевозки в течение 2009г скажем между Санкт-Петербургом и Москвой падала в два раза. Частники, которые платят разве что с личных доходов - ехали, лишь бы ехать, только бы не стоять. За бензин и небольшую наценку. И это происходило не только на базовой трассе - а везде по стране. Но разорений не случилось - по одной простой причине - института личных банкротств у нас нет, а просто продажи машин (переход из рук в руки средств производства) были редкими. Больше всего пострадали мелкие компании, а крупные фирмы существенно снизили свои обороты. В течение прошлого года с рынка ушли более 30% игроков, в основном это мелкие транспортные и экспедиторские компании.

ТАРИФЫ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ В 2010 ГОДУ.

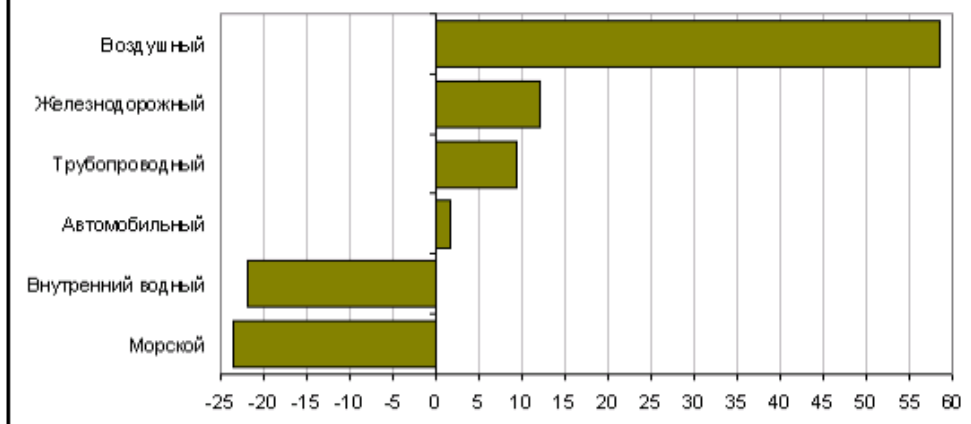
В настоящее время ситуация на рынке грузоперевозок изменилась. Рынок стал более активным, повышается потребность в транспорте, количество которого за год кризиса уменьшилось в разы, дополнительно наступает сезонный спрос на завоз товаров и продовольствия, как на внутреннем рынке, так и в международных перевозках.

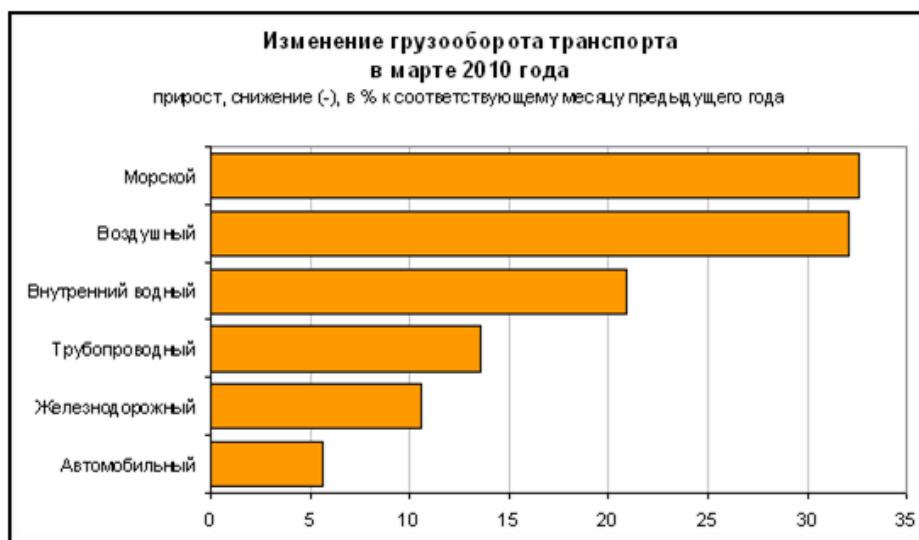
Динамика изменения грузооборота по видам транспорта относительно января 2009



Изменение грузооборота транспорта в феврале 2010 года

прирост, снижение (-), в % к соответствующему месяцу предыдущего года



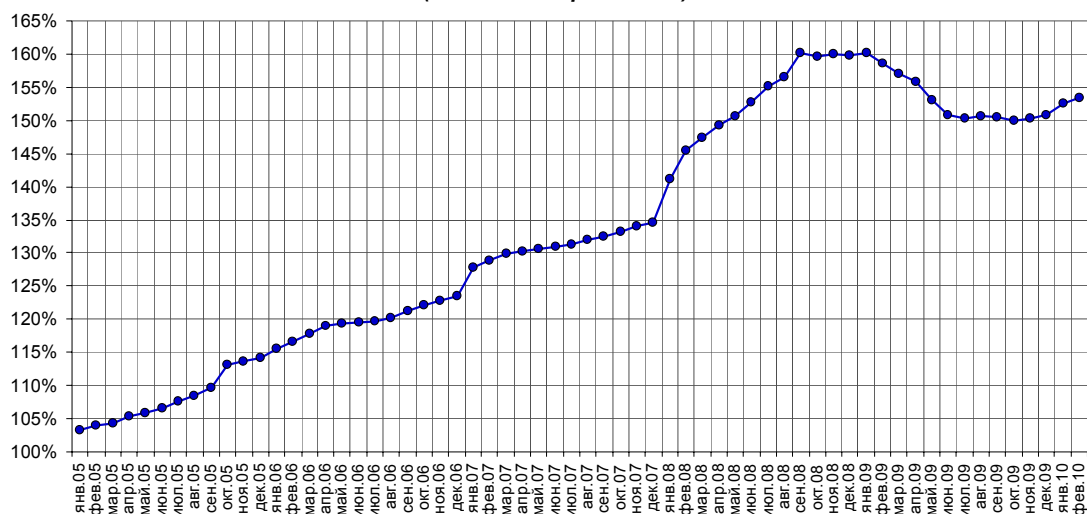


ПОВЫШЕНИЕ ФРАХТОВЫХ СТАВОК

Изменение рыночной конъюнктуры и влияние других рыночных условий вынуждают перевозчиков расценки на свои услуги. Стоимость автомобильных перевозок зависит от многих факторов, и макроэкономика - далеко не единственная составляющая, оказывающая на них свое влияние. Далее мы рассмотрим сопутствующие рынки и другие факторы, влияющие на фрахтовые ставки автоперевозчиков.

Индексы тарифов на грузовые перевозки автомобильным транспортом по РФ

(в % к декабрю 2004 г.)



ИНДЕКСЫ ЦЕН И ТАРИФОВ

на конец периода, в процентах

	<i>К предыдущему месяцу</i>			<i>Март 2010г. к</i>		<i>Справочно</i>
	<i>январь</i>	<i>февраль</i>	<i>март</i>	<i>марту 2009г.</i>	<i>декабрю 2009г.</i>	<i>март к декабрю 2008г.</i>
Индекс потребительских цен	101,6	100,9	100,6	106,5	103,2	105,4
Индекс цен производителей промышленных товаров	98,9	102,0	101,8	119,2	102,7	104,4
Индекс тарифов на грузовые перевозки	99,9	100,0	121,9	118,3	121,9	102,9

Индексы тарифов на грузовые перевозки отдельными видами транспорта

на конец периода, в процентах

	Всего		В том числе транспорт					
	к предыдущему периоду	к декабрю предыдущего года	железнодорожный		автомобильный		трубопроводный	
			к предыдущему периоду	к декабрю предыдущего года	к предыдущему периоду	к декабрю предыдущего года	к предыдущему периоду	к декабрю предыдущего года
2009г.								
Январь	102,8	102,8	104,7	104,7	100,2	100,2	101,1	101,1
Февраль	100,2	103,1	100,0	104,7	99,5	99,7	100,3	101,3
Март	99,8	102,9	100,0	104,7	99,5	99,2	99,8	101,1
I квартал	102,9	102,9	104,7	104,7	99,2	99,2	101,1	101,1
Апрель	113,3	116,6	100,0	104,7	99,6	98,8	130,1	131,6
Май	99,8	116,4	100,0	104,7	99,1	97,9	99,9	131,4
Июнь	100,0	116,4	100,0	104,7	98,9	96,9	100,0	131,4
II квартал	113,2	116,4	100,0	104,7	97,6	96,9	129,9	131,4
Июль	98,4	114,5	105,7	110,6	100,4	97,2	92,3	121,2
Август	100,1	114,6	100,0	110,6	100,2	97,4	100,1	121,4
Сентябрь	99,8	114,4	100,0	110,6	99,9	97,3	99,9	121,2
III квартал	98,3	114,4	105,7	110,6	100,4	97,3	92,3	121,2
Октябрь	85,3	97,6	100,0	110,6	99,7	97,0	69,9	84,8
Ноябрь	120,2	117,3	100,0	110,6	100,2	97,1	150,8	127,8
Декабрь	100,1	117,4	100,0	110,6	100,4	97,5	100,1	127,9
IV квартал	102,7	117,4	100,0	110,6	100,2	97,5	105,5	127,9
2010г.								
Январь	121,9	121,9	109,5	109,5	101,1	101,1	134,9	134,9
Февраль	100,0	122,0	100,0	109,4	100,0	101,1	100,1	135,0
Март	99,9	121,9	100,0	109,4	100,2	101,3	99,9	134,9
I квартал	121,9	121,9	109,4	109,4	101,3	101,3	134,9	134,9

СЕЗОННЫЕ ФАКТОРЫ

Весной начинается заметное оживление рынка. Уже с марта спрос на грузоперевозки автомобильным транспортом растет. Одновременно растут и ставки фрахта, причем такая тенденция была характерна для прошлых лет. Нынешний скачок средних фрахтовых ставок был сопряжен с существенным увеличением спроса на услуги транспортных компаний. В ряде случаев и направлений динамика всплеска ставок фрахта значительно превышает средние показатели.

В течение летних месяцев ставки будут расти не значительно, значительный сезонный рост фрахтовых ставок придется на осень. Осень традиционно характеризуется ростом ставок фрахта, причем зачастую самым ощутимым за весь год. Применительно к России не последнюю роль играют погодные условия: снежные заносы на дорогах, гололед и плохое состояние проезжей части препятствуют интенсивным грузоперевозкам на большие расстояния. Да и сами автоперевозчики в этот период несут большие затраты из-за увеличивающегося расхода дизельного топлива и увеличения продолжительности кругорейса.

РОСТ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Доминирующее влияние на рост фрахтовых ставок по грузовым автоперевозкам оказывают макроэкономические показатели. Как следствие, проявился повышенный спрос на доставку товаров и сырья со стороны государственных и частных компаний.

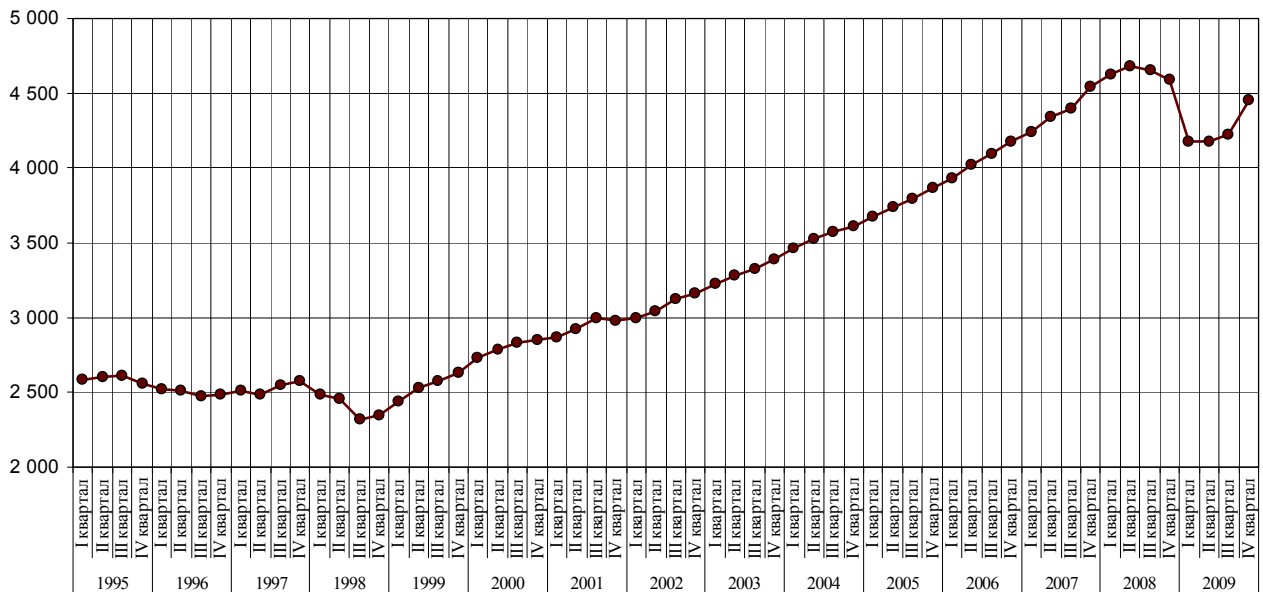
Индексы промышленного производства
в % к среднемесячному значению 2007 г.



Индекс промышленного производства в I квартале 2010г. по сравнению с I кварталом 2009г. составил 105,8%, в марте 2010г. по сравнению с мартом 2009г. - 105,7%, по сравнению с февралем 2010г. - 115,3%.

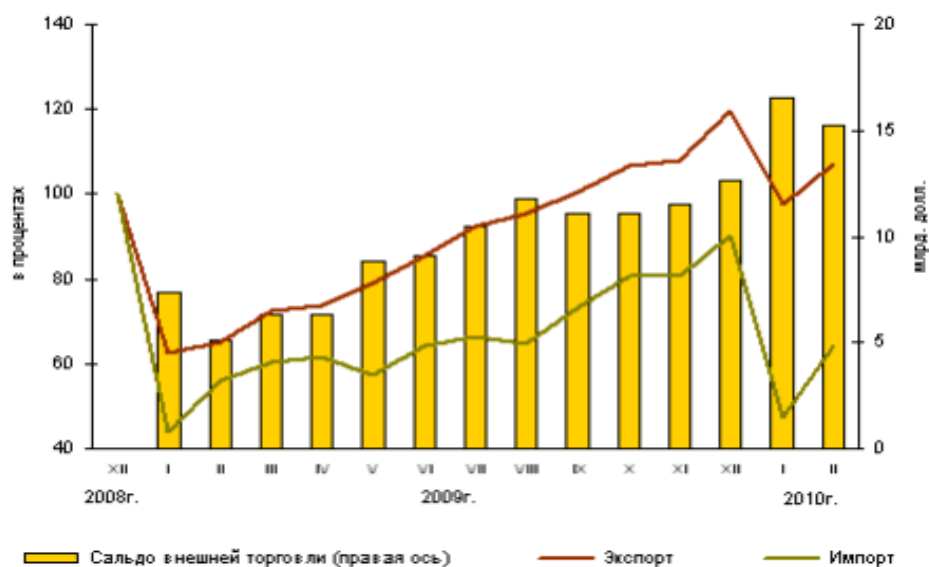
Валовой внутренний продукт РФ

(в ценах 2003г., млрд.рублей, с исключением сезонного фактора)



Ситуация на рынке международного фрахта характеризуется тем, что ставки также повышаются, начиная с первого полугодия 2010 года. В связи с ростом внешнеторгового оборота России с зарубежными странами.

Динамика экспорта и импорта Российской Федерации
в % к декабрю 2008г.



Внешнеторговый оборот Российской Федерации с основными торговыми партнерами:

	Январь-февраль 2010г.			Сравнительно январь-февраль 2009г.		
	млрд. долларов США	в % к		млрд. долларов США	в % к	
		январь-февралю 2009г.	июлю		январь-февралю 2008г.	июлю
Внешнеторговый оборот	81600	143,5	100	56857	55,4	100
в том числе:						
сторона дальнего зарубежья	70426	143,4	86,9	49108	56,1	86,4
из них: страны Евросоюза	43374	152,6	53,2	28416	51,3	50,0
из них:						
Нидерланды	8368	183,0	10,3	4572	49,6	8,0
Германия	6795	144,2	8,3	4713	47,8	8,3
Италия	5456	139,3	6,7	3916	48,2	6,9
Польша	3641	в 2,3р.	4,5	1605	41,0	2,8
Франция	2728	133,2	3,3	2048	64,6	3,6

Дополнительно на международные ставки фрахта повлияли такие факторы, как:

Польша ввела ограничения для российских автоперевозчиков на беспошлинный ввоз дизельного топлива до 200 литров. При этом российскому автоперевозчику невозможно компенсировать НДС, уплаченный при заправке на территории этой страны.

Финляндия установила двойственные весогабаритные ограничения в обход межправительственного соглашения о международном автомобильном сообщении от 27 октября 1995 между Россией и Финляндией. Для автоперевозчиков стран ЕС установлены одни ограничения, т.е. действующие в ЕЭП, для автоперевозчиков, являющихся нерезидентами ЕС, весогабаритные ограничения должны соответствовать нормам страны, где зарегистрировано данное транспортное средство.

Извержение вулкана Эйяфьятлайокудль на юге Исландии и связанные с этим отмены авиарейсов вложили свою лепту в «мгновенное» повышение международных фрахтовых ставок и связано это было не столько с переносом грузопотока с авиатранспорта на наземный. Сколько с увеличением загруженности автомобильных дорог и связанного с этим уменьшения их пропускной способности. Транспортные компании учли увеличение срока кругорейса в своих тарифах.

По словам транспортников, в перевозке груза из Западной Европы в Россию лишь 30-40% рабочего времени занимает движение автопоезда, остальное уходит на проверки транспортной инспекции, остановки сотрудниками ГИБДД, таможенное оформление, весовой контроль и т. п. В результате повышенное внимание органов госконтроля снижает среднюю скорость доставки груза, ведет к дополнительным затратам на топливо и увеличивает накладные расходы автоперевозчика. В результате плотная «опека» тоже чего-то стоит и закладывается перевозчиками в ставку фрахта.

Снижение курса валют по отношению к рублю. Ставки фрахта при международных перевозках показывают рост в иностранной валюте, тогда, как из-за снижения курсов в рублёвом выражении ставки растут медленнее. Ростом ставок перевозчики стремятся покрыть упускаемую прибыль при переводе в рубли.

К тому же ряд ведомств и служб на просторах Содружества необоснованно взимает с международных автоперевозчиков дополнительные платежи.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

В 2009 году индекс тарифов на грузоперевозки всеми видами транспорта оставил 117,4%, при этом рост тарифов на грузоперевозки железнодорожным транспортом составил 100,6%, а тарифы на грузоперевозки автомобильным транспортом снизились до уровня 97,5% к 2008 году.

Увеличение тарифов железнодорожного транспорта способствует перетеканию грузов на более дешёвые виды транспорта, что в свою очередь увеличивает спрос на автомобильный подвижной состав.

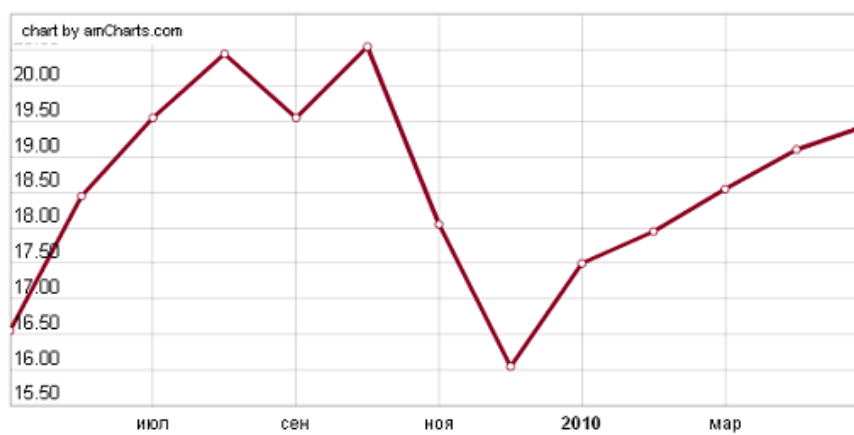
ТОПЛИВНЫЙ РЫНОК

Топливный рынок не так значительно повлиял на фрахтовые ставки, хотя и наблюдается повышение цен на бензин. На дизельное топливо был рост с начала года, однако в мае ситуация изменилась и стоимость на дизельное топливо на оптовом рынке не значительно снизилась.

Динамика оптовых цен на ДТ –летнее.



Динамика цен на Аи-92



РЫНОК СТРАХОВАНИЯ

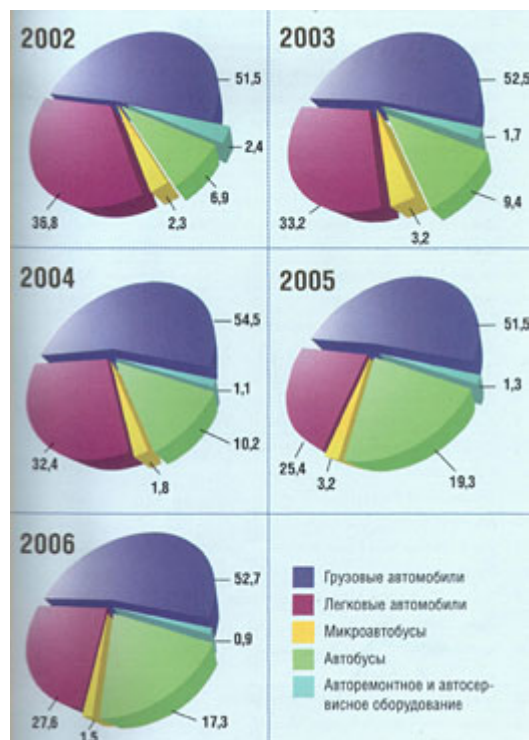
Средние цены на полисы ОСАГО в 2008 году выросли на 8%.

ЛИЗИНГОВЫЙ РЫНОК

СДЕЛКИ ПО ФИНАНСОВОМУ ЛИЗИНГУ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В 2000-2006 гг.

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Стоимость всех заключенных договоров лизинга, млн. долл.	1415	1960	2320	3640	6750	8510	17080
Прирост по сравнению с предыдущим годом, %		38,5	18,4	59,6	85,4	26,1	100,7
Стоимость заключенных договоров лизинга автотранспорта, млн. долл.	156	272	378	652	1036	2112	4131
Прирост по сравнению с предыдущим годом, %		74,4	39,0	72,5	58,9	103,9	95,6

СТРУКТУРА ЛИЗИНГА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ%



Дно не пройдено, а восстановление будет долгим: большинство лизинговых компаний, опрошенных «Эксперт РА» (53%), считают, что рынок лизинга еще не достиг дна. При этом 33% респондентов полагают, что рынок пройдет нижнюю точку во втором полугодии 2010 года. Суммарно 58% экспертов прогнозируют, что в 2010 году рынок вырастет менее чем на 10% или даже сократится. Также большинство лизингодателей (53%) считают, что процесс восстановления рынка займет около трех лет, и выход объемов новых сделок на докризисный уровень 2007 года возможен не раньше 2012 года. По сути, 2009 год оказался потерянным для развития лизингового рынка. Более того, оттолкнул отрасль назад, за 9 месяцев 2009г. сумма новых сделок на рынке лизинга сократилась на 69,4% по сравнению с тем же периодом 2008 г. В докризисные годы основная доля в половину лизингового рынка была за железнодорожным и автомобильным транспортом, далее среди объектов лизинга можно выделить сельскохозяйственную технику, оборудование, строительную и дорожную технику. Эксперты уверены, лизинговый рынок начинает оживать, однако к докризисным показателям компаниям удастся вернуться не ранее 2013 года.

Согласно данным «Рослизинга», по итогам девяти месяцев 2009 года объем сделок сократился на 67,4% до 85,5 млрд. рублей, а количество сделок на рынке упало на 68,3% — до 15,7 тыс. Общий объем портфеля компаний составил 337,9 млрд. рублей, что меньше на 19,7% по сравнению с аналогичным периодом 2008 года. Для восстановления объемов рынка необходимо улучшение общеэкономической ситуации в стране и роста производства, а это не может произойти быстрыми темпами.

В 2009 году все лизингодатели вынуждены были ужесточить условия получения лизинга: до 30% - 40% увеличился размер минимального аванса, раньше доходило до нулевого аванса, сократились сроки договоров с 5-7 лет до 3, выросли требования к минимальному сроку деятельности предприятия.

Последние изменения в налогообложении отличаются дуализмом. Отменена ускоренная амортизация для первых трех амортизационных групп, и это приведет к сокращению лизинговых сделок с малолитражными автомобилями.

ДЕНЕЖНЫЕ ДОХОДЫ И ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЕ КРЕДИТОВАНИЕ

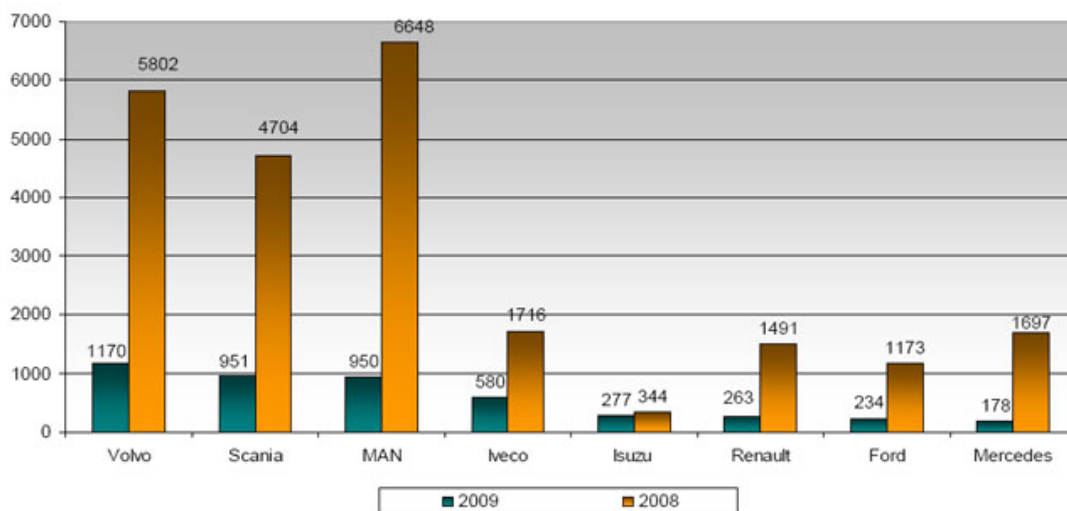
Реальные располагаемые денежные доходы (доходы за вычетом обязательных платежей, скорректированные на индекс потребительских цен) в марте 2010г. по сравнению с соответствующим периодом 2009г., по оценке, увеличились на 4,2%, в I квартале 2010г. - на 7,4%.



Зарботная плата. Среднемесячная начисленная заработная плата в марте 2010г., по предварительным данным, составила 20158 рублей и по сравнению с мартом 2009г. выросла на 10,1%. Суммарная задолженность по заработной плате по кругу наблюдаемых видов экономической деятельности на 1 апреля 2010г. составила 3966 млн. рублей и по сравнению с 1 марта 2010г. снизилась на 3,7%. Задолженность по заработной плате из-за отсутствия собственных средств организаций за март 2010г. снизилась на 7 млн. рублей (0,2%) и на 1 апреля 2010г. составила 3828 млн. рублей.

Российские банки без учета Сбербанка увеличили в апреле 2010 года объем кредитов физлицам на 1%, впервые показав уверенный рост по этому показателю с февраля 2009-го, сказал РИА Новости первый зампред ЦБ Геннадий Меликьян. В абсолютном выражении увеличение портфеля составило 23,1 млрд. рублей.

РЫНОК ГРУЗОВОГО ТРАНСПОТРА



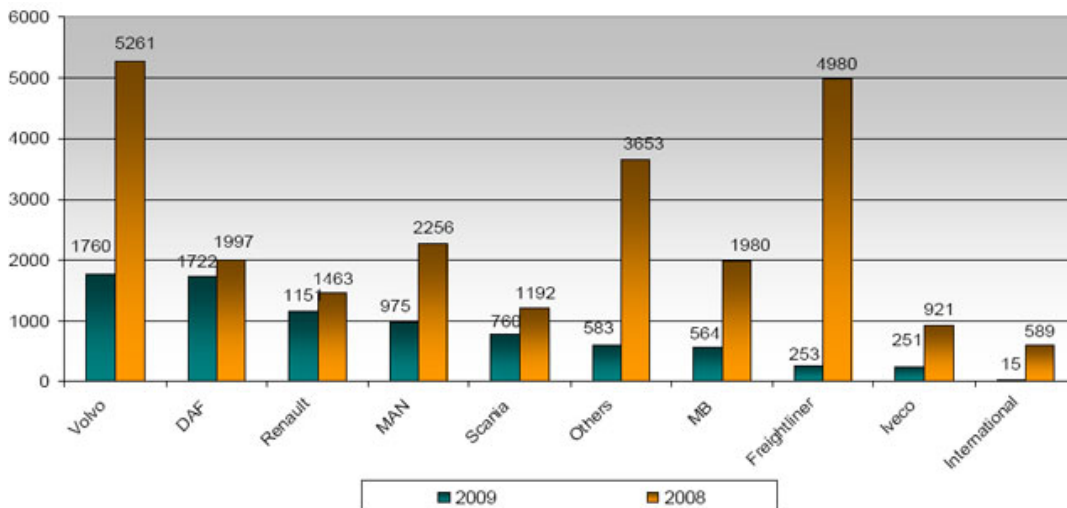
Продажи новых иностранных грузовых автомобилей в 2008-2009 г.г.

2008 = 23 575 ед.

2009 = 4 673 ед.

2009/2008 = - 80%

(без учета DAF и прочих производителей)



Импорт подержанных иностранных грузовых автомобилей в 2008-2009 г.г.

2008 г. = 24 292 ед.

2009 г. = 8 034 ед.

2009/2008 = - 67%

Иномарки из-за новых таможенных пошлин подорожали на 10-30%.

Рынок транспорта значительно упал, основное падение было в сегменте грузовиков иностранного производства имевшего долю 33,67% всего рынка.



ВЕСЕННЯ РАСПУТИЦА

01.03.2010 Грузоперевозчики недовольны новой системой компенсаций за вред, причиняемый транспортными средствами автодорогам. Согласно постановлению правительства №934, речь идет не только об увеличении выплат в несколько раз, но и о расширении границ действия: компенсации теперь применяются не только на федеральных, но и на региональных трассах. Согласно постановлению, за превышение массы груза надо будет платить от 240 до 3,2 тыс. руб. за 100 км, а штраф за превышение нагрузки на ось составляет от 925 до 27,3 тыс. руб. Вот эта самая плата за нагрузку и вызывает пока наибольшее возмущение.

Вице-президент объединения добросовестных перевозчиков «Прикамье» Константин Лещев самой проблемной территорией для проезда считает Татарстан. В прошлом году рекорд по сборам поставил Альметьевск, где фура с туалетной бумагой отдала 5000 рублей за право въезда на территорию города. Недалеко ушли Наб.Челны, Нижнекамск и Чистополь.

К примеру, только в 2004 году сборы за выданные в Пермской области разрешения на проезд составили около 20 млн. руб.

СНИЖЕНИЕ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА

Специалисты НИИПИ Генплана Москвы подвели первые итоги трехмесячного анкетирования московских водителей.

Выяснилось, что за последние 10 лет москвичи стали больше пользоваться личным транспортом, но при этом среднее количество поездок в день у них резко сократилось. Так, если в 90-х годах среднестатистический автовладелец совершал в день 3-4 поездки и тратил на дорогу от дома до работы около 33 минут, то теперь он садится за руль не больше 2-3 раз в день и добирается до работы не меньше, чем за 45 минут.

Согласно ответам автовладельцев, за последние годы в городе резко сократилась и средняя скорость движения транспорта. Так легковые автомобили при разрешенной скорости движения в столице в 60 км/ч, передвигаются по городу со средней скоростью в 33 км/ч. Общественный транспорт ездит еще медленнее - 22 км/ч.

Средняя скорость автоперевозок по дорогам УрФО снижается от года к году. В Свердловской области она составила: в 2006 году 22,2 км/ч, в 2007 – 19,9 км/ч, в 2008 – 17,7 км/ч.

Снижение скорости на автодорогах страны вызвано рядом факторов, это и активная покупка легкового транспорта населением, плохое состояние автодорог и т.д.

«Существующие дороги плохо ремонтируются, констатировал премьер 19 мая 2010 г., на заседании кабинета министров, а это «негативно сказывается и на комфортности движения, и на безопасности». «Сегодня больше можно говорить не об успехах, а о проблемах в дорожной отрасли – отмечает В.В. Путин.- Они существовали и раньше, но кризис их усугубляет».

ИНФЛЯЦИЯ

На фрахтовые ставки также влияют инфляционные процессы, рост стоимости запасных частей, потребительской корзины, закладываются в стоимость перевозки.

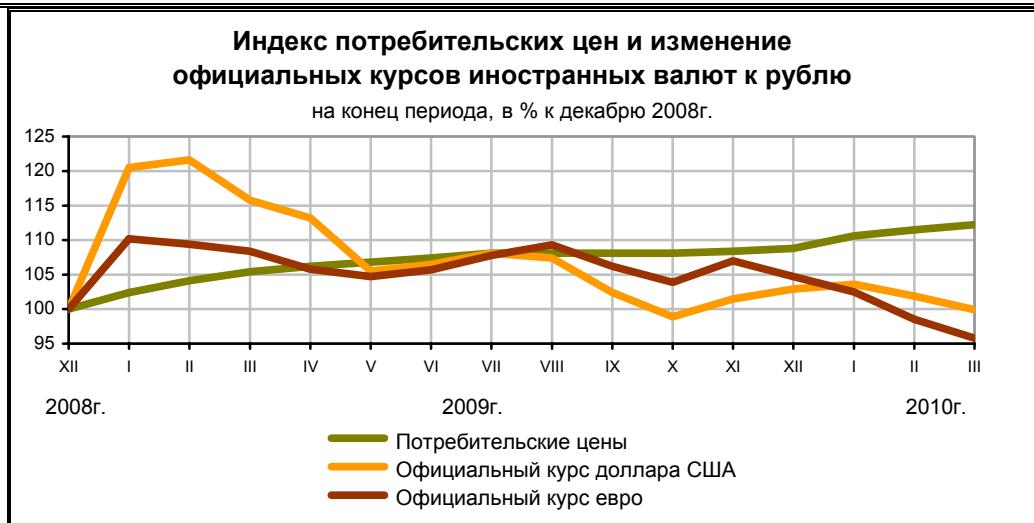
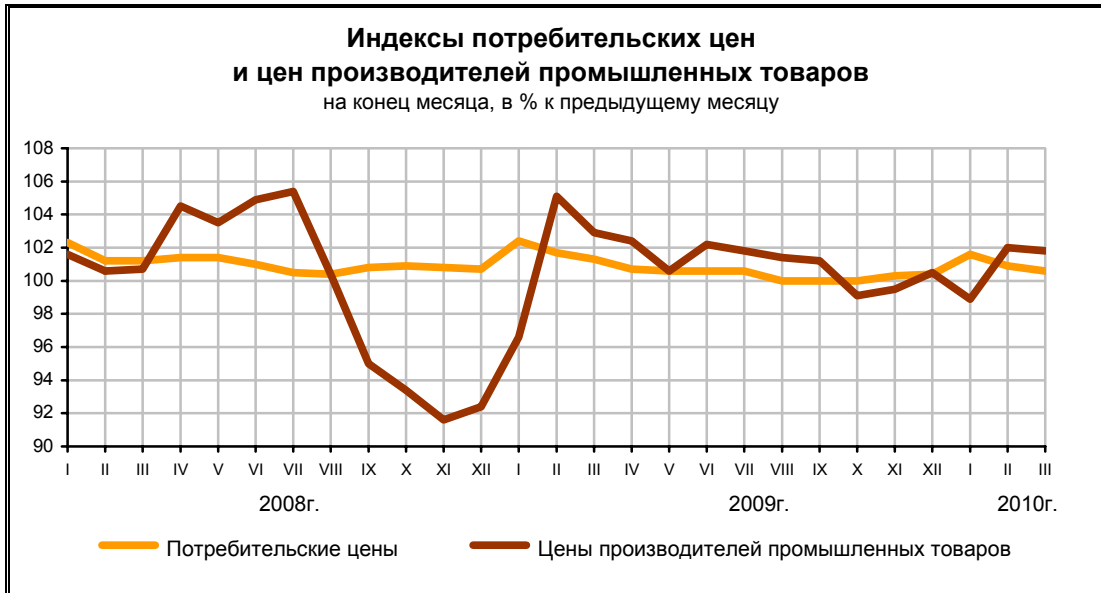
Индекс потребительских цен в марте 2010г. относительно февраля с.г. составил 100,6%, в том числе на продовольственные товары - 101,0%, непродовольственные товары - 100,4%, услуги - 100,4%.

В марте 2010г. по сравнению с предыдущим месяцем цены на продовольственные товары увеличились на 1,0% (в марте 2009г. - на 1,7%).

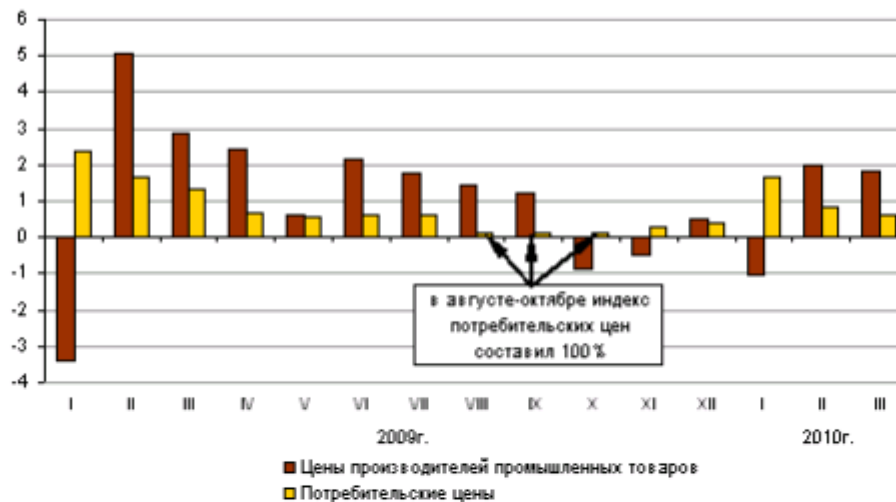
Цены на непродовольственные товары в марте 2010г. возросли на 0,4% (в марте 2009г. - на 1,4%).

Инфляционные процессы до кризиса корректировали ставки фрахта, в результате чего ставки фрахта в России за последние годы росли более чем на 10%.

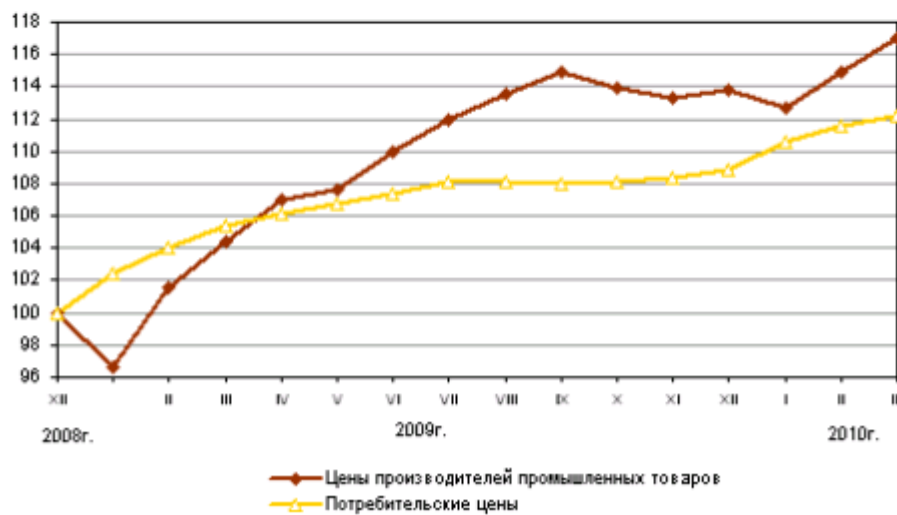
В марте 2010г. рост цен производителей промышленных товаров опередил увеличение потребительских цен.



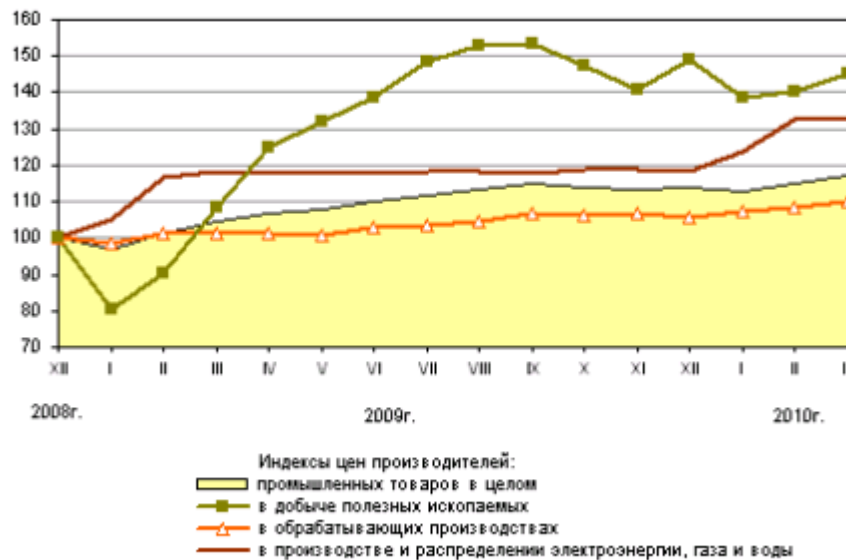
Прирост (снижение) цен производителей и потребительских цен
в % к предыдущему месяцу



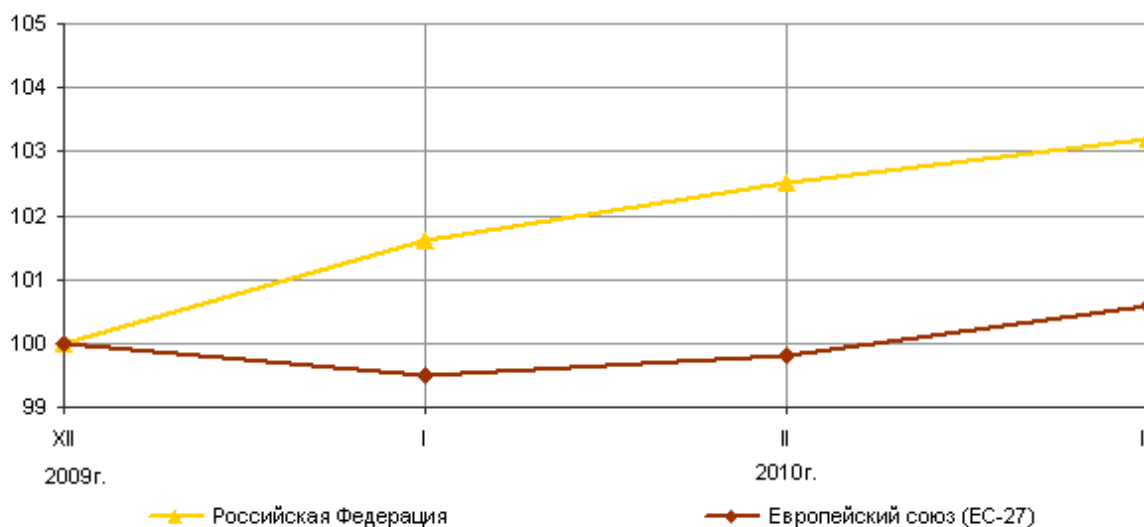
Индексы цен производителей и потребительских цен
в % к декабрю 2008 года



Индексы цен производителей
в % к декабрю 2008 года



**Индексы потребительских цен
в Российской Федерации и Европейском союзе**
(в % к декабрю 2009г.)



**Индексы потребительских цен на продукты питания
по Российской Федерации и отдельным странам Европейского союза
в марте 2010 года**
(в % к декабрю 2009 г.)

В ПЕРСПЕКТИВЕ ПЛАТНЫЕ МАГИСТРАЛИ?

02.04.2010 «Если клиенты железных дорог оплачивают среди услуг железнодорожного транспорта инфраструктурную составляющую, то возникает вопрос, почему такой платы нет для пользователей услуг автомобильного транспорта? – удивился В. Якунин. По его словам, автомобильный транспорт, не оплачивая услуги дорожной инфраструктуры, получает дополнительные преимущества по сравнению с железнодорожными грузоперевозками. «Выравнивание конкурентных условий для железнодорожного и автомобильного видов транспорта должно включать еще ряд регуляторных и административных решений», – продолжил президент ОАО «РЖД».

14.04.2010 Вице-премьер России Сергей Иванов считает возможным брать с грузовиков тяжелее 12 тонн плату за проезд по российским автодорогам. Такое мнение он высказал сегодня на конференции «Инновации и технологическая модернизация: меняющийся ландшафт российской экономики». «Не исключаю возможности, что вскоре с любого грузовика грузоподъемности более 12 тонн будет взиматься плата за проезд по автодороге», - сказал он, уточнив, что на данный момент плата за проезд по российским автодорогам уже взимается с иностранных автоперевозчиков, при этом «со своих мы ничего не берем». Он добавил, что данный сбор пойдет на модернизацию, строительство и содержание дорог. «На нас лежит нагрузка в связи с географическим положением по строительству и содержанию дорог», - сказал он.

РЕЗЮМЕ

Если не повторится нового кризиса, который может прийти из Европы или Китая. Фрахтователи в России столкнутся с постоянным повышением автомобильных ставок, которые значительно будут расти осенью и весной. В настоящее время этому способствует общий экономический рост и связанный с ним повышающийся грузооборот. Вследствие того, что за два года кризиса с рынка ушло 20- 30% перевозчиков, на протяжении 2-3 лет до полного восстановления лизингового рынка будет ощущаться нехватка транспорта. Новые машины в докризисные годы покупались в основном по лизинговым схемам, сейчас ужесточились требования лизинговых компаний, как по срокам лизинга, требованиям к заёмщику так и

минимального аванса, это затрудняет выход на рынок новым автоперевозчикам и снижает активность существующих. Из-за снижающегося уровня пропускной способности автодорог увеличивается кругорейс автомобиля, что так же ведёт к удорожанию стоимости фрахта. Сезонные факторы также ведут к изменению цен на фрахт, так, к примеру, наступившая жаркая весна 2010, уже с мая увеличила грузоперевозки воды и пива. Увеличившиеся продажи пива способствовали продажам смежного сегмента, имеющего выраженный сезонный спрос - снеговой продукции. Возрастающие доходы населения и восстановление потребительского кредитования увеличивают сбыт бытовой техники. Оживление на строительном рынке также повышает спрос на автотранспорт. Весной перевозчики получают дополнительные затраты на пропуски, стоимость которых также закладывают в фрахтовую ставку, при этом из года в год цена «дозволов» растёт. Другие затраты понесённые в кризисные годы, как то рост тарифов на ОСАГО, заработная плата и др., перевозчики постараются максимально компенсировать в текущем году.

С дальнейшим оживлением экономики многие производители будут ощущать нехватку транспорта, дефицит транспорта в свою очередь будет способствовать активному росту фрахтовых ставок, топливные составляющие в фрахтовых ставках остаются в прошлом, на сцене играют другие рыночные условия. Отделы логистики компаний, которые быстрее ориентируются в новых условиях, без промедлений будут принимать решения останутся в выигрыше, остальные будут стоять в очереди на транспорт. Рынок диктует свои условия.