

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ГРУЗОВОГО РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

CURRENT STATE OF RUSSIAN FREIGHT ROAD TRANSPORT

**O. Matantseva
I. Kazantsev**

Summary. The purpose of the article is to analyze the state of freight road transport in modern conditions. The text reflects the change in cargo delivery routes under sanctions, and also examines the position of road freight transport in relation to other modes of transport. Using the example of enterprises engaged in the transportation of goods in international traffic, the quantitative fleet of automobile enterprises in the industry is determined. The article provides statistical and analytical data on the truck market in Russia, studies the problems of replenishment and rotation of fleets of motor transport enterprises under sanctions. The information considered in the article provides an understanding of the structure of the fleet of motor vehicles in terms of the period of its use. An analysis of existing sources of financing the acquisition of motor vehicles by enterprises engaged in the transportation of goods, both in international traffic and on the domestic market, is carried out.

Keywords: international road freight transport, modern freight market, motor transport under sanctions.

Современный российский грузовой автомобильный транспорт занимает ведущую роль в обеспечении цепочки «грузоотправитель — грузополучатель» необходимыми товарами, оборудованием и сырьём. Практически каждая перевозка грузов в России и за ее пределами осуществляется с участием автомобильного транспорта. Отличительной особенностью грузового автомобильного транспорта является оперативность и адресность перевозок в сочетании с умеренными тарифами [1].

Наилучшей характеристикой грузового автомобильного транспорта является его мобильность. Именно благодаря этому качеству автомобильный транспорт

Матанцева Ольга Юрьевна

Заместитель генерального директора,
ОАО «Научно-исследовательский институт
автомобильного транспорта», г. Москва;
Московский автомобильно-дорожный государственный
технический университет (МАДИ)
omat@niiat.ru

Казанцев Иван Сергеевич

Аспирант, ОАО «Научно-исследовательский институт
автомобильного транспорта», г. Москва;
старший преподаватель, Частное учреждение —
организация дополнительного профессионального
образования «Академия АСМАП»;
генеральный директор ООО АСМАП-Сервис», г. Москва
ikazantsev@asmap-service.ru

Аннотация. Цель статьи — анализ положения грузового автомобильного транспорта в современных условиях. В тексте нашло отражение изменение маршрутов доставки грузов в условиях санкций, а также рассмотрено положение грузового автомобильного транспорта по отношению к другим видам транспорта. На примере предприятий осуществляющих перевозку грузов в международном сообщении определён количественный парк автотранспортных предприятий отрасли. В статье приведены статистические и аналитические данные о рынке грузовых автомобилей в России, изучены проблемы пополнения и ротации парков автотранспортных предприятий в условиях санкционных ограничений. Рассмотренная в статье информация дает понимание о структуре парка автотранспортных средств в разрезе срока его использования. Проведен анализ существующих источников финансирования приобретения автотранспортных средств, предприятиями, осуществляющими перевозку грузов, как в международном сообщении, так и на внутреннем рынке.

Ключевые слова: грузовые автомобильные перевозки в международном сообщении, современный рынок грузовых перевозок, автомобильный транспорт в условиях санкций.

можно отнести к самым востребованным видам транспорта, особенно в быстро меняющихся политико-экономических условиях. Подтверждение этому имело место в период коронавирусной инфекции, когда с начала пандемии почти все страны ввели во многом строгие ограничения, а КНР — была в режиме полного карантина.

В результате данных действий почти все транспортно-логистические маршруты были закрыты, движение грузов в том числе медицинского назначения и первой необходимости было приостановлено. Однако благодаря грузовому автомобильному транспорту направления доставки грузов достаточно быстро были изменены, вместо стран ЕС, на долю которых приходилось более

2/3 всех объёмов, перевозки стали осуществляться в страны бывшего СССР и Азии, а также Иран [2]. Преимущества автомобильного транспорта проявляются в ситуации с продолжающимся до сих пор санкционным давлением на нашу страну со стороны недружественных стран. Благодаря мобильности национальных грузовых операторов в достаточно короткий срок удалось изменить транспортные коридоры с западного направления на южное и восточное.

Однако, при всей своей универсальности российский грузовой автомобильный транспорт имеет и ряд проблем, которые во многом сложились исторически давно и имеют негативную тенденцию. Среди ряда проблем, стоящих перед национальными транспортными операторами, особенно остро стоит вопрос обновления парка автотранспортных средств. До введения санкций и пандемии, темпы ротации не превышали 5 % в год, что было недостаточно для нормального и сбалансированного функционирования. При изменившихся маршрутах перевозки грузов, увеличения их протяжённости и сложности перевозки (простои на границах, ограничение транспортной доступности дорог и т.д.) уровень пополнения парка является неприемлемым для растущей экономики страны (Рисунок 1) [3].

Эта проблема не позволяет обеспечить темпы роста объёмов перевозок грузов в международном сообществе. Важную роль в настоящее время имеет и доставка социально-значимых грузов, кроме того, существенное значение имеют автомобильные перевозки грузов в целях импортозамещения товаров, попавших под санкции не дружественных стран.

Анализ статистической информации, представленной на Рисунке 1, показал, что большая часть подвиж-

ного состава грузового автомобильного транспорта российских перевозчиков физически и технически исчерпала свой ресурс, кроме того, существенная его часть имеет низкий, а иногда и нулевой класс экологической безопасности. Всё это указывает на недостаточную ротацию и дефицит в настоящее время автотранспортных средств в парках автотранспортных предприятий. Основной причиной сложившейся ситуации является отсутствие достаточных инвестиционных возможностей национальных транспортных предприятий.

В настоящее время в Российской Федерации насчитывается 2 471 542 транспортных средств (по данным «Автостат Инфо»), из них 58 % отечественного производства и 42 % — иномарки. Все предприятия, осуществляющие свою деятельность на рынке грузовых автомобильных перевозок отличаются по формам собственности, виду деятельности, грузоподъёмности и количеству транспортных средств у перевозчиков и другим аспектам. Кроме того, многие автотранспортные средства, имеющиеся в парках предприятий, не всегда используются в коммерческих целях, а осуществляют перевозки для собственных нужд их владельцев. Эти обстоятельства очень усложняют анализ инвестиционных возможностей предприятий, осуществляющих грузовые автомобильные перевозки на коммерческой основе.

Исходя из этого целесообразно анализировать только те предприятия автотранспортного комплекса, чья деятельность может однозначно квалифицироваться как коммерческие грузовые перевозки. В настоящее время к таким автотранспортным предприятиям, можно отнести предприятия, осуществляющие грузовые перевозки в международном сообщении. На основе информации предоставляемой РОСТРАНСНАДЗОР Министер-



Рис. 1. Динамика среднего срока эксплуатации парка российских автомобильных перевозчиков в период 2013–2023 гг. (Источник РА «АВТОСТАТ»)

ства транспорта Российской Федерации, установлен полный перечень предприятий, состоящих в реестре допуска к международным перевозкам. На 19.07.2024 г. в реестре состояло 65 533 транспортных средства допущенных к международным автомобильным перевозкам (МАП), из них лишь 55 845 единиц осуществляют грузовые перевозки¹. Кроме того, в реестре присутствуют организации, которые обслуживают интересы государства и государственных органов власти, а также коммерческие организации, являющиеся структурными подразделениями ритейлеров, таких как Корпоративный центр ИХС 5 («Пятёрочка»), АО «Тандер» («Магнит»), Мираторг и др. Для объективного анализа инвестиционных возможностей грузовых автотранспортных организаций, целесообразнее исключить перечисленные выше организации в связи с тем, что данные организации либо финансируются из бюджета, либо автотранспортная деятельность не является для них основной [4].

Анализ парка коммерческих грузовых автотранспортных организаций, показал, что 31 % перевозчиков, являющихся юридическими лицами, принадлежит 67 % автотранспортных средств, а на у индивидуальных предпринимателей имеется лишь 33 % парка. Таким образом, среднестатистический грузовой автомобильный перевозчик, имеет парк 17–18 автомобилей. Однако, среди автотранспортных предприятий есть и крупные компании, чей парк исчисляется сотнями, а иногда и тысячами транспортных средств. Крупные автотранспортные предприятия во много находятся в привилегированном положении, это касается и стоимости приобретения транспортных средств, условий получения заёмных средств и оформления автомобилей в лизинг, кроме того, многие крупные транспортные предприятия активно участвуют на рынке IPO. Таким образом можно сделать вывод, что парк автомобилей предприятий грузового автомобильного транспорта, осуществляющих свою деятельность в международном сообщении в среднем, не превышает 15 единиц. Этот показатель можно распространить на весь российский грузовой автомобильный транспорт. Транспортные организации с небольшими автопарками не всегда могут использовать финансовую аренду (лизинг), или банковское кредитование, по причине низкой рентабельности перевозочного процесса, кроме того собственных финансовых возможностей как правило такие организации не имеют [5]. На рисунках 2 и 3 представлено распределение транспортных компаний по организационно правовой форме и по объёму парка.

Введение против нашей страны санкций привело в том числе к изменению основных транспортных коридоров². Грузовой автомобильный транспорт в но-

¹ <https://rostransnadzor.gov.ru/deyatelnost/8>

² Решение Совета Европы от 8 апреля 2022 г. № 2022/578 о внесении изменений в Решение Совета Европы № 2014/512/CFSP

Парк грузовых автомобилей, единиц ТС

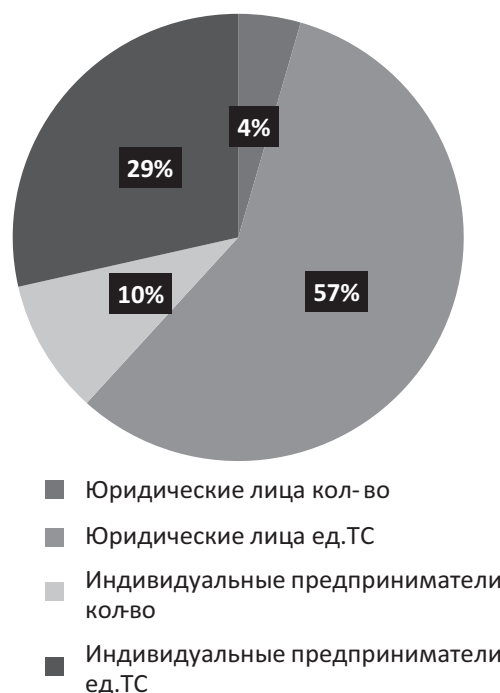


Рис. 2 Структура парка грузовых автомобилей по принадлежности юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям (Источник РОСТРАНСНАДЗОР)

Грузовые автотранспортные предприятия допущенные к международным перевозкам

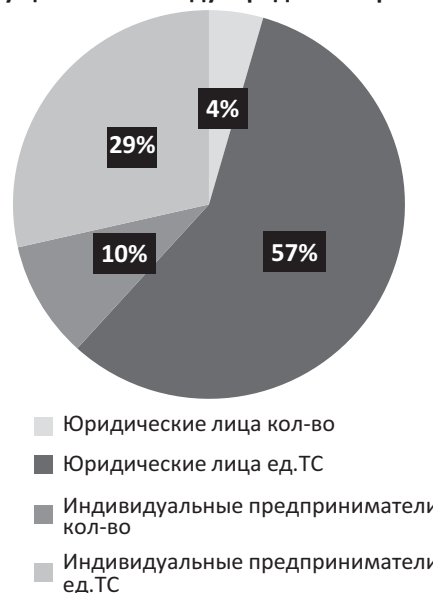


Рис. 3. Доля автотранспортных предприятий, допущенных к международным перевозкам (Источник РОСТРАНСНАДЗОР)

вых экономических и политических условиях работает не только на новых логистических маршрутах, но и участвует в мультимодальных перевозках. К первым можно отнести по маршруту «Восток» — Китай-Россия, Китай-Казахстан-Россия и т.д., ко вторым по маршруту

«Юг» — Китай–Иран–Туркменистан–Азербайджан–Россия, Китай–Иран–Казахстан–Россия, ОАЭ–Иран–Туркменистан–Азербайджан–Россия и т.д. При сравнительном анализе количества произведенных автотранспортными предприятиями в международном сообщении оборотных рейсов за «допандемийный» 2019 год и 2023 год, очевидно сокращение их количества практически в два раза с 1 448 325 в 2019 году до 741 159 в 2023 году. При детальном анализе было установлено, что в результате того, что протяженность маршрутов доставки товаров увеличилась, средняя длина оборотного рейса возросла в 2,2 раза и составила 7 754 км в 2023 году, в отличие от 2019 года, когда она составляла 3 606 км. Важным фактором является то, что при этом общий пробег автомобилей парков транспортных предприятий вырос только на 10,0 %, а перевезённое количество товаров сократилось вдвое.

Не смотря на то, благодаря активной деятельности ОАО РЖД часть грузов удалось перевести железнодорожным транспортом, полностью проблему доставки грузов решить не удалось в т.ч. из-за отсутствия контейнеров со стороны КНР. Это привело к тому, что на протяжении всего 2023 года и первой половины 2024 года

стоимость провозки грузов автомобильным транспортом возрастала, и в отрасли имел место существенный дефицит транспортных средств.

Особенностью новых маршрутов является не только наличие нескольких границ, неприспособленность дорожной инфраструктуры, а также значительное увеличение протяжённости маршрутов. В конце 2022 года национальные операторы столкнулись с дефицитом транспортных средств из-за ухода с рынка «европейских» производителей грузовых автомобилей. Это создало негативную ситуацию на рынке транспортных услуг. Кроме роста стоимости услуг [6], это привело и к тому, что на маршрутах, где традиционно работали российские перевозчики начали работать автотранспортные предприятия Белоруссии, Казахстана и т.д. Недостаточность подвижного состава высокая стоимость перевозки и другие логистические проблемы негативно повлияли на конкурентоспособность национальных автомобильных перевозчиков. С появлением на рынке грузовых транспортных средств производства КНР ситуация начала меняться в лучшую сторону, рост продаж составил к 2021 г. 44,6 %, а к 2022 г. — 71,3 %, динамика реализации грузовых автомобилей представлена в таблице 1.

Таблица 1.

Количество проданных транспортных средств (Источник РА «АВТОСТАТ»)

№ п/п	Марка	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1	КАМАЗ	26 413	25 725	27 610	27 768	35 707	31 496	31 462
2	ГАЗ	7 796	8 352	8 867	6 820	9 593	5 396	7 049
3	SHACMAN	112	724	1 378	1 087	2 832	9 682	20 892
4	SITRAK	0	0	0	0	0	3 462	23 990
5	FAW	98	301	658	507	1 759	4 536	15 843
6	HOWO	78	271	463	401	1 563	3 741	6 768
7	JAC	68	270	491	380	1 221	2 585	3 467
8	Scania	5 702	6 679	5 621	4 924	7 341	1 249	507
9	Volvo	5 990	6 346	5 655	4 486	5 773	1 808	1 037
10	MAN	4 736	5 083	5 015	3 833	4 849	1 138	877
11	Mercedes	5 623	4 823	4 132	3 381	4 565	1 136	1 966
12	МАЗ	3 889	4 237	3 847	3 729	5 525	4 388	6 406
13	Isuzu	3 697	3 899	3 077	2 632	3 294	1 731	619
14	Урал	3 267	3 237	3 196	4 067	4 945	5 162	3 414
15	DAF	3 658	2 798	2 584	1 698	2 200	599	787
16	Другие	9 027	9 544	8 051	9 067	8 585	6 087	19 135
ВСЕГО		80 154	82 289	80 645	74 780	99 752	84 196	144 219

Анализ таблицы 1 показал, что до «пандемийный» рынок покупки грузовых автомобилей был достаточно стабильным, и составлял около 80,0 тыс. транспортных средств в год, в период пандемии в 2020 году произошло закономерное снижение объемов реализации автомобилей, которое составило порядка 7,0 %. В 2021 году в связи с изменением географии перевозок, переориентации на страны СНГ, Азии и Ирана произошёл рост объема покупок более чем на 23,0 %. Но в 2022 году, в связи с санкциями — уходом с рынка европейских производителей транспортных средств, отсутствием комплектующих, уровень продаж снизился на 16 %.

Существенный рост продаж грузовых автомобилей в 2023 году во многом связан с высокой востребованностью на рынке автотранспортных услуг. Применить к рынку автотранспортных услуг термин — «отложенный спрос» невозможно, т.к. ни складирование, ни перенос его во времени каким-то способом невозможны. Потребности заказчиков в транспортных услугах по перевозке грузов возрастали в течение всего 2023 года, но уже в течение 2024 года ситуация начала меняться в пользу железнодорожного и авиационного транспорта. За первое полугодие 2024 года рынок реализации грузовых автомобилей снизился на 2,0 %, причём снижение по июню и июлю 2023 года составило 16,0 % и 15,0 % соответственно. Причиной этому стали многие факторы, в том числе и стоимостные.

При анализе тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом было установлено, что значительную долю в расходах автотранспортных организаций составляют затраты на лизинг и выплату

процентов по кредитам [7]. Данный фактор был проанализирован на графике, представленном на рисунке 4, где указана величина ключевой ставки за период 2020–2024 гг.

Как видно из приведенных статистических данных по реализации новых грузовых автомобилей (таблица 1) и уровню ключевой ставки в РФ (рисунок 4), имеется очевидная зависимость между двумя показателями (чем выше ставка, тем ниже объем продаж).

Полученная взаимосвязь подтверждает, что отсутствие собственных источников финансирования не позволяет предприятиям автотранспортного комплекса осуществлять полноценное обновление парка автотранспортных средств, более того данная зависимость не дает перейти к расширенному воспроизводству. В настоящее время более 90,0 % сделок по приобретению транспорта происходит через лизинг, более 8,0 % через кредит и лишь чуть больше 1,0 % за счет внутренних источников. Собственные средства автотранспортных предприятий — это чистая прибыль, уставной и добавочный капитал учредителей и амортизация [7]. Как правило прибыль компаний минимальна, а накопленная амортизация отсутствует, по причине того, что она либо истрачена на текущую деятельность, либо не накапливалась, а перечислялась в лизинговую компанию в составе лизингового платежа. [8].

Небольшая доля транспортных средств, приобретенных за счет собственных источников обусловлена тем, что большая часть грузовых автомобильных перевозчиков, согласно проведенному в статье анализу, является малыми или средними автотранспортными предприятиями, которые не имеют финансовых накоплений, так как



Рис. 4. Колебание ключевой ставки ЦБ РФ (Источник Банк России)

при низкой маржинальности перевозочного процесса не в состоянии накопить «подушку безопасности».

Прямая зависимость ключевой ставки и стоимости заимствований делают приобретение техники невозможной, а ценообразование в результате таких заимствований делает тарифы на транспортные услуги не конкурентоспособными по сравнению с другими видами транспорта. Низкая рентабельность и отсутствие собственных источников финансирования приобретения транспортных средств негативно сказывается

на развитии автотранспортного комплекса и национальной экономики в целом. [9,10].

В современных условиях для обеспечения сбалансированного развития грузового сегмента автотранспортного комплекса, невозможно без применения к процессу воспроизводства транспортных средств методики обновления парка автотранспортных предприятий, основанного на его самофинансировании с применением нелинейных способов начисления амортизации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Матанцева О.Ю., Казанцев И.С., Низов М.А., Спирин И.В. Методические основы расширенного воспроизводства автотранспортных средств // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 4 (95). С. 48–61.
2. Казанцев И.С. Особенности инвестиций в обновление парка транспортных средств, компаний осуществляющих перевозку грузов в международном сообщении // Научный вестник автомобильного транспорта. 2022. № 2. С. 32–40.
3. Матанцева О.Ю., Казанцев И.С. Проблемы воспроизводства основных производственных фондов в автомобильном транспорте / В сборнике: РОССИЯ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ. ежегодник: материалы XX Национальной научной конференции с международным участием. Москва, 2021. С. 369–371.
4. Матанцева, О.Ю. Основы экономики автомобильного транспорта: учебное пособие [Текст] / О.Ю. Матанцева. — М.: Юстицинформ, 2020. — 256 с.
5. Матанцева О.Ю., Казанцев И.С. Методические основы обновления парка автотранспортных средств за счет собственных источников финансирования организаций, осуществляющих свою деятельность в международном сообщении // Транспортное дело России. 2022. № 3. С. 89–93.
6. Абалонин, С.М. Ценообразование — современные подходы. Ценовые факторы в деятельности автотранспортных предприятий: учебное пособие [Текст] / С.М. Абалонин. — М.: Транспорт, 2001. — 80 с.
7. Инвестиции на автомобильном транспорте: учеб. пособие [Текст] / В. И. Бережной, Е.В. Бережная, О.А. Алексеева и др. М.: Финансы и статистика, 2007. — 288 с.
8. Корнейчук, Г.А. Договоры аренды, найма и лизинга [Текст] / Г.А. Корнейчук; Изд.-торговая корпорация «Дашков и К°». — Москва: Дашков и К°, 2008. — 156, [1] с. — 20 см. — ISBN 978-5-91131-968-7
9. Матанцева О.Ю., Казанцев И.С. Особенности начисления амортизации на транспортные средства в соответствии с новым стандартом // Аудиторские ведомости. 2022. № 1. С. 11–18.
10. Матанцева О.Ю., Казанцев И.С. Влияние амортизационной политики на инвестиционную деятельность в России и за рубежом / В сборнике: Россия: Тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Материалы XIII Международной научно-практической конференции. Отв. редактор В.И. Герасимов. Москва, 2022. С. 276–282.

© Матанцева Ольга Юрьевна (omat@niiat.ru); Казанцев Иван Сергеевич (ikazantsev@asmap-service.ru)
Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»