

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF FREIGHT ROAD TRANSPORT IN THE RUSSIAN FEDERATION

I. Kazantsev

Summary. Under current circumstances, national transport companies lack the potential to successfully compete in the freight transportation market. This article aims to analyze the freight transport services market using general scientific research methods and statistical observations. The fleet of vehicles used for transport services was analyzed and classified. Data from leading rating agencies, including ASM-Holding and the National Agency for Industrial Information (NAPI), was used to write this paper. The article presents an analysis of the performance of transport companies in the freight transportation market.

Keywords: Freight transport, rolling stock, freight trailers, road transport under sanctions, depreciation of vehicles.

Казанцев Иван Сергеевич

Старший преподаватель, Частное учреждение — организация дополнительного профессионального образования «Академия АСМАП», Москва, Россия;
Генеральный директор, ООО «АСМАП-Сервис», Москва, Россия
ikazantsev@asmap-service.ru

Аннотация. В нынешних обстоятельствах национальные автотранспортные предприятия не обладают требуемым в современных условиях потенциалом для успешной конкуренции на рынке перевозки грузов. Цель статьи — проведение анализа на рынке автотранспортных услуг в грузовом его сегменте на основе общенаучных методов исследования с применением и использованием информации статистического наблюдения. Изучен и классифицирован парк автотранспортных средств, реализуемых для оказания транспортных услуг. Для написания работы были использованы материалы ведущих рейтинговых агентств — «АСМ-Холдинг», Национальное Агентство Промышленной Информации (НАПИ) и др. В статье представлен анализ работы автотранспортных предприятий на рынке грузовых автомобильных перевозок.

Ключевые слова: грузовой автомобильный транспорт, подвижной состав, грузовая прицепная техника, автомобильный транспорт в условиях санкций, износ автотранспортных средств.

Введение

Важное значение в развитии национальной экономики страны выполняет транспортная система и грузовой автомобильный транспорт как неотъемлемая ее часть. Роль автомобильного транспорта, в особенности, грузового его сегмента весьма значительна. В отличие от других видов транспорта автомобильный транспорт располагает достаточно широким разнообразием подвижного состава, это значительно расширяет область его применения в экономике страны. Для повышения конкурентоспособности как на международном уровне, так и на внутреннем рынке национальным транспортным операторам требуется рациональное использование всех имеющихся ресурсов для получения максимально высоких финансово-экономических показателей работы. Несомненно, вызывающий гордость масштаб нашей Родины является и серьезной проблемой для связи между собой различных её частей. Именно национальная транспортная система является тем связующим механизмом, по сути кровеносными сосудами, которые объединяют нашу страну в единое целое. Совокупность всех видов транспорта не только создаёт возможность для коммуникации между людьми,

но и позволяет формировать основные логистические маршруты для перевозки товаров, сырья и комплектующих между различными субъектами нашей Родины. Одну из ведущих ролей в этом процессе, несомненно, играет грузовой автомобильный транспорт. В отличие от других видов транспорта он способен как сам провести доставку груза, так и быть составной частью цепочки при транспортировке грузов другими видами транспорта. Участие грузового автомобильного транспорта в мультимодальных и интермодальных перевозках весьма значительна. Кроме того, весомую роль в организации перевозки грузов в малонаселённые и удалённые районы также принадлежит автомобильному транспорту. К сожалению, несмотря на серьёзное развитие этого вида транспорта, автомобильный транспорт не только переживает системные трудности, но и зачастую тянет багаж исторически сложившихся проблем [1]. К ним относятся профессионально-кадровые вопросы — нехватка квалифицированных водителей дальнобойщиков, финансово-экономические проблемы, с которыми столкнулись транспортные компании, связанные, в основном, с дефицитом оборотных средств, ростом издержек на осуществление деятельности, а также обусловлен-

ные жесткой кредитно-денежной политикой ЦБ РФ, неподъемными для бизнеса заимствованиями; до сих пор остаются многие нерешённые административно-правовые вопросы в сфере грузового автомобильного транспорта, такие как недостатки правового регулирования, во многом неэффективная нормативная база. Но одной из самых сложных проблем подотрасли можно уверенно назвать технико-эксплуатационный вопрос, сверхнормативный износ автотранспортных средств, уход западных производителей с рынка прицепной техники, проблемы с подвижным составом из КНР, отсутствие серьёзной альтернативы среди отечественных производителей, что создаёт негативные прогнозы на дальнейшее развитие грузового автомобильного транспорта [2].

Основные результаты

Современное состояние грузового автомобильного транспорта не позволяет в полной мере выполнять поставленные перед ним цели и задачи. Во многом благодаря сложным процессам, проходящим в экономике страны, трансформируется и понимание о транспортной работе, осуществляемой грузовым автомобильным транспортом. Ключевым фактором на протяжении последних лет остаётся торговля в сети интернет, именно она демонстрирует постоянный и уверенный рост год от года начиная с начала пандемии КОВИД-19, так как торговля на различных электронных площадках и маркетплейсах является самой динамично развивающейся отраслью с перспективой дальнейшего роста. Кроме того, нужно признать и высокую роль отечественной промышленности в процессе импортозамещения, что, разумеется, сказалось на организации транспортировки грузов внутри страны. На сегодняшний день, когда основные транспортные коридоры транспортировки то-

варов с западного направления были смещены на южное и восточное направление, в связи с увеличением протяжённости маршрутов особенно важна стабильная работа национального транспортного комплекса. Основной причиной этого являются санкции, наложенные на нашу страну в связи с началом проведения специальной военной операции в 2022 году [3]. Ограничения, введенные недружественными странами, хотя и повлекли чуть позже ответную реакцию, во многом запустили процесс реконструкции всей национальной транспортной системы [6,7]. На сегодняшний момент основным направлением в развитии грузовых автомобильных перевозок являются: цифровизация, автоматизация ключевых логистических процессов, а также глобальное обновление транспортной инфраструктуры.

Для понимания проблем грузового автомобильного транспорта требуется провести анализ работы не только отрасли в целом, но транспортной компании как субъекта экономической деятельности [4]. К сожалению, на протяжении последнего времени мы можем наблюдать достаточно неоднозначную картину — периоды взрывного спроса на транспортные услуги автотранспортных компаний чередовались с откровенными «ямами» и провалами в их работе. Учитывая непростые финансовые условия на фоне постоянно растущих издержек на содержание и эксплуатацию транспортных средств, национальными транспортными компаниями создаётся серьёзная угроза устойчивому развитию отрасли в целом и грузового его сегмента в частности [5].

Одной из основных проблем подотрасли является сверхнормативный износ парков транспортных средств национальных транспортных операторов. Для анализа состояния грузового автомобильного транспорта тре-

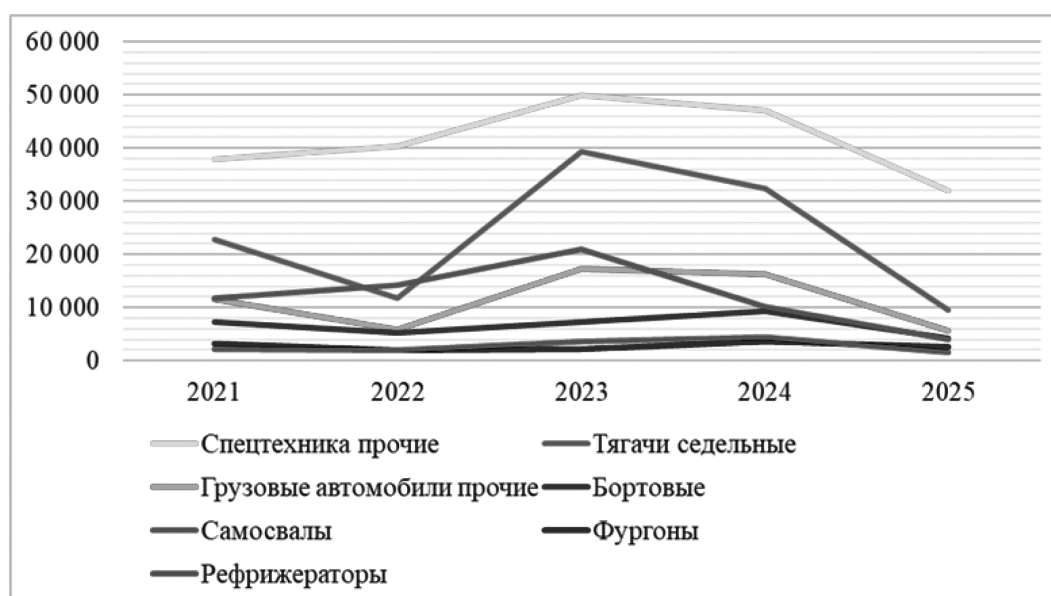


Рис. 1 Рынок грузовых автомобилей в РФ за период 2021–2025 гг., ед.
(Источник: Статистика агентства «АСМ-Холдинг»)

буется проведение комплексного анализа. На рисунке № 1 представлен автомобильный транспорт по группам транспортных средств, как можно видеть, самая «ломаная» линия, к сожалению, принадлежит группе седельных тягачей, основной её «лошадке». Цифры, увы, неутешительные, такие «качели» в показателях продаж наглядно показывают проблемы, существующие в отрасли: за последние пять лет разница между минимальным и максимальным объёмом продаж состава увеличилась более чем в четыре раза. Данные показатели говорят о нестабильном спросе на транспортные услуги, а также на необоснованно оптимистичные прогнозы участников рынка.

Основную негативную роль в снижении объёмов обновления парка транспортных средств сыграла жёсткая государственная кредитно-денежная политика. На протяжении долгого времени доля приобретённых автомобилей на условиях финансовой аренды (лизинга) неуклонно росла, что сыграло против рынка, в конце концов, 9 из 10 автомобилей проходит по этой схеме. Ну и как закономерный результат, стоимость лизинга поднялась «до небес» и составила более 30 % удорожания в год. Именно эта ситуация привела к тому, что транспортные компании массово начали возвращать предметы лизинга и ставить планы по увеличению и обновлению парков грузовых автомобилей на паузу. Это в очередной раз доказывает необходимость использования экономического механизма обновления парка транспортных средств, построенных на собственных источниках инвестиционных ресурсов, тем самым создавая устойчивую основу для дальнейшего развития транспортной отрасли «без оглядки» на ключевую ставку, других формирующих стоимость заимствований факторов [8].

Рассматривая динамику обновления парка на протяжении многих лет, можно сделать однозначный и неутешительный вывод — имеет место рост срока эксплуатации автотранспортных средств и темпы ротации парков автотранспортных предприятий недостаточны. Но что из себя представляет современный рынок седельных тягачей, лучше всего можно рассмотреть на Рисунке № 2.

Приведённые на рисунке № 2 данные наглядно показывают, что две третьих парка национальных транспортных операторов составляют автомобили старше 11 лет. К этой неутешительной статистике можно отнести и несоответствие данных транспортных средств нормам экологической безопасности. Всё это в совокупности даёт достаточно туманные перспективы для дальнейшего развития подотрасли. Для полноты понимания вопросов, связанных с обновлением парка транспортных средств, целесообразно рассмотреть структуру как грузовых автомобилей в целом, так и седельных тягачей в частности.

Рисунок № 4 наглядно демонстрирует преобладание отечественной техники на рынке автотранспортных услуг. Но на следующем рисунке мы видим обратную

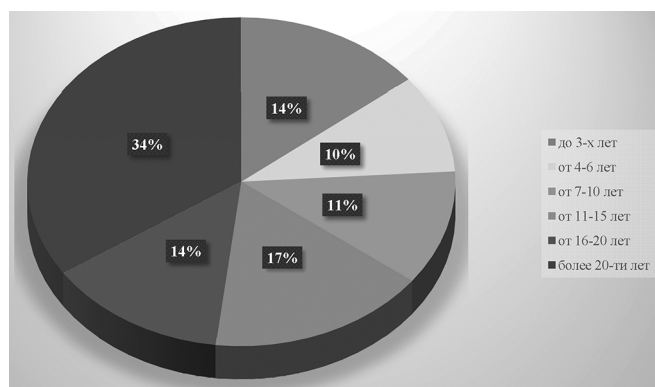


Рис. 2. Структура парка седельных тягачей по сроку эксплуатации, % (Источник: Национальное Агентство Промышленной Информации (НАПИ))

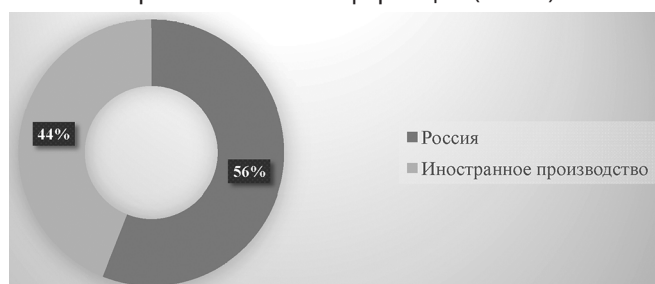


Рис. 3. Структура парка всех грузовых автомобилей по стране происхождения, % (Источник: Статистика агентства «АСМ-Холдинг»)



Рис. 4. Структура парка седельных тягачей по стране происхождения, % (Источник: Статистика агентства «АСМ-Холдинг»)

ситуацию: при выборе седельного тягача перевозчики делают свой выбор в пользу техники, произведённой за рубежом.

Такой выбор во многом обусловлен опытом и многолетней эксплуатацией иностранного производства прицепной техники, зарекомендовавшей себя надёжной. До ухода с рынка западные производители много лет поставляли на российский рынок автомобили ведущих марок, на смену им, в свою очередь, пришли производители из КНР, доля их в общей структуре национального парка автотранспортных средств превышает десять процентов. Несмотря на уже существенную долю в общем количестве транспортных средств к автомобилям, произведенным в Китае, пока отношение достаточно

настороженное [9]. Основные причины кроются в доступности к запасным и комплектующим частям, а также в отсутствии сети авторизованных СТО, в ремонтнопригодности автотранспортных средств, гарантийном и постгарантийном ремонте. Китайские производители прицепной техники вышли на российский рынок в конце 2022 года, на протяжении всего 2023 года он пополнялся новыми марками и моделями грузовых автомобилей. В самом начале этого процесса было достаточно сложно сразу оценить уровень качества различных производителей, но в ходе эксплуатации в российских условиях в различных природно-климатических зонах потребитель определился с лидерами и аутсайдерами среди транспортных средств [10]. Надо отдать должное производителям из КНР: почти с самого начала выхода на рынок практически все они начали строить дилерскую сеть на всей территории нашей страны, кроме того, серьёзным конструктивным изменениям подверглись и сами автомобили, таким образом, их адаптировали к российским условиям с учётом не только природно-климатических особенностей, но и с поправкой на российскую действительность, связанную с не всегда идеальной транспортной инфраструктурой. Хотя многое уже сделано, остаётся достаточно большой блок вопросов по сопровождению, а также унификации запасных и комплектующих частей.

Отечественные производители прицепной техники также достаточно серьёзно пострадали от введения против нашей страны санкций, т.к. многие компоненты зачастую были импортного производства. На сегодняшний день по заявлению представителей ПАО «КАМАЗ» такой проблемы уже нет и весь производственный цикл обеспечен необходимыми комплектующими без потери качества продукции. К сожалению, грузовые автомобили отечественного производства не пользуются большим спросом у автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозки в международном и внутреннем сообщении, особенно на протяжённых и длительных по времени маршрутах. Отсутствие уверенности в надёжности у отечественных транспортных операторов является основной тому причиной, далее по убыванию идут такие причины, как ремонтнопригодность, расход топлива и др. Сегодня положение автомобильного транспорта во многом носит характер выживания, это касается не только обновления парка автомобилей, но и экономической ситуации в стране и мире в целом и целом.

Заключение

В настоящее время конкурентоспособность грузовых автомобильных перевозчиков существенно ограничена не только отсутствием собственных инвестиционных возможностей для обновления парка автотранспортных средств, но и отсутствием возможности широкого выбора среди ведущих производителей прицепной техники. В данный момент у перевозчиков есть возможность

приобретения техники ведущих производителей автотранспортных средств, ушедших с российского рынка, но стоимость их зачастую бывает неподъёмной для предприятий. Но и это, что называется, полбеда: при эксплуатации возникают проблемы с наличием запасных частей, «родных» расходников, кроме того, все СТО, занимающиеся обслуживанием данной техники ещё с 2022 года, «отлучены» от программных продуктов диагностического оборудования и зачастую ремонт приходится проводить «вслепую», немаловажным является и отсутствие гарантии на автотранспортные средства, ввезённые в нашу страну таким образом. По аналогии с легковым автотранспортом в грузовом сегменте также началась сборка автомобилей из комплектующих, ввозимых из КНР на примере седельного тягача «ВАЛДАЙ», но пока потребитель относится к ним достаточно настороженно, и продажи их на рынке оставляют желать лучшего.

Проблема выбора хотя и очень важная, но не единственная на повестке. В современных условиях выбор при обновлении парка транспортных средств существенно ограничен и колеблется от автомобилей производства КНР, автомобилей российской сборки и автомобилей с полностью национальной «пропиской». Это во многом спровоцировало ситуацию, когда автотранспортное средство перестало являться активом, кроме того, её усугубляет отсутствие вторичного рынка на перечисленные выше группы автомобилей. Также к основным проблемам, конечно, относится финансирование обновления парка автотранспортных средств: на сегодняшний день не только транспортные предприятия остались без возможности получения заимствований по приемлемой стоимости, но и весь реальный сектор экономики находится в подобной ситуации. В национальной экономике страны образовался существенный дисбаланс, который в будущем может привести к весьма плачевным последствиям. На фоне серьёзных проблем в производстве, строительстве, транспорте, сельском хозяйстве, промышленности и других отраслях, всех тех, что принято называть реальным сектором экономики, финансовый и, в частности, банковский сектор демонстрирует впечатляющие финансовые показатели, которые не очень вяжутся с общей картиной в стране. Как произошла такая ситуация, что по сути обслуживающая реальную экономику отрасль стала самой высокодоходной и перспективной на сегодняшний день, общего ответа на этот вопрос пока нет. Но для успешного и экономически активного грузового автомобильного транспорта требуется создание собственных инвестиционных источников финансирования обновления парка грузовых автомобилей, в том числе, с государственным участием. Вообще часть государственных программ по поддержке национальных транспортных операторов стоит пересмотреть и сделать их более адресными, направленными на сами транспортные предприятия, а не на производителей или финансовые организации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Матанцева О.Ю. / Основы экономики автомобильного транспорта: учебное пособие [Текст] / О.Ю. Матанцева. — М.: Юстицинформ, 2020. — 256 с.
2. Батищев И.И., Можайская И.А. / Актуальные проблемы развития грузоперевозящего автотранспортного парка России / Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. / №3 (94) 2021 / Стр. 40–44.
3. Казанцев И.С. / Разворот с Запада на Восток и Юг. Проблемы и тенденции национального транспортного комплекса, грузовой автомобильный транспорт сегодня. / Первый Экономический Журнал / № 11 (353): 2024; Стр.: 59–69.
4. А.А. Бачурин / Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий / Учебное пособие для вузов / Москва, Юрайт, 2020. — 296 с.
5. Матанцева О.Ю., Казанцев И.С. Современное состояние грузового российского автомобильного транспорта // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право № 11; 2024 г. Стр.: 39–44
6. Решение Совета Европы от 8 апреля 2022 г. № 2022/578 о внесении изменений в Решение Совета Европы № 2014/512/CFSP (<https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/2022/578/oj>; дата обращения: 10 октября 2024 года)
7. Постановление Правительства № 1728 от 30 сентября 2022 года (<http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202210010004>; дата обращения 10 октября 2024 года)
8. Ю. Матанцева, И.С. Казанцев // Особенности начисления амортизации на транспортные средства в соответствии с новым стандартом [Текст] / Аудиторские ведомости. — 2022. — № 1. — С. 11–18. — DOI: 10.24411/1727-8058-2022-1-11-18.
9. К. Потаева // Грузовики с подвохом: что пошло не так с китайскими большегрузными тягачами // www.forbes.ru/biznes/513157-gruzoviki-s-podvohom-cto-poslo-ne-tak-s-kitajskimi-bol-segruznymi-tagacami //Текст: электронный
10. К. Сазонов, Р. Солдатов // С какими проблемами сталкиваются владельцы китайских коммерческих автомобилей // <https://iz.ru/1536873/kirill-sazonov-roman-soldatov/gnilye-mandariny-perevozchiki-zhaluiutsia-na-gruzoviki-iz-knr> // Текст: электронный

© Казанцев Иван Сергеевич (ikazantsev@asmap-service.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»