

***Кропотов Андрей Владимирович***

магистрант

ФГБОУ ВО «Чувашский государственный  
университет им. И.Н. Ульянова»

директор

ООО «АгатЛогистик»

г. Чебоксары, Чувашская Республика

***Гурджиян Владимир Львович***

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Чувашский государственный  
университет им. И.Н. Ульянова»

г. Чебоксары, Чувашская Республика

## **РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ КАК ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

*Аннотация: в статье представлен краткий экскурс в историю отрасли. Проведена систематизация существующих проблем в области автомобильных грузоперевозок в РФ на текущий момент, освещен взгляд со стороны малого и среднего бизнеса на данные проблемы. Выявлены главные проблемы развития отрасли, среди которых отсутствие квалифицированного персонала является ключевой. Изучены новые вызовы со стороны внешней среды в свете изменения ситуации в стране за последние 3 года, представлены возможные ответы со стороны бизнеса.*

***Ключевые слова:*** автомобильные перевозки, логистика, малый бизнес.

Современный рынок автомобильных грузоперевозок проходит сильнейшую трансформацию своей структуры, состава участников и ключевых игроков за последние десять лет. При этом сама история рынка по перевозке грузов

насчитывает множество столетий, начиная с первых путешествий людей по земле, торговли и военных походов и до появления беспилотных автомобилей.

Современный рынок, начал формироваться в 90-е годы XX века с переходом к рыночной экономике, что способствовало усилению конкуренции в сфере доставки грузов, обслуживания населения, предприятий и государственных структур. Активное развитие получили коммерческие предприятия, заменившие устаревшие советские автобазы. К середине 2000-х гг. консерватизм в управлении, недостаток мотивации у персонала и приверженность традиционным подходам к работе стали причинами упадка крупных автопредприятий несмотря на большие активы в виде крупных автопарков, ремонтных цехов и объектов недвижимости по всей стране.

В начале 2010-х годов на рынке грузоперевозок начали преобладать частные предприниматели, которые приобретали собственные автомобили и предоставляли услуги по перевозке грузов. В то время спрос на услуги значительно превышал предложение, расходы на топливо и запчасти были невысокими, а маржинальность услуг была очень высокой.

Конечно, не все было гладко и кроме высокого дохода и стремительного роста рынка, существовали и проблемы: слабые кредитные программы по приобретению автотранспорта, отсутствие качественного сервиса по ремонту, плохие дороги, недостаточное количество стоянок и заправок. Эти факторы сдерживали развитие рынка.

Привлекательный рынок грузоперевозок привлёк внимание крупных инвесторов и скоро стали появляться транспортные компании, которые начали активно развиваться и расширять свой бизнес. Они владели несколькими тысячами автомобилей и использовали лизинговые компании для приобретения автомобильной техники.

Производители грузовых автомобилей, такие как Volvo, DAF, MAN, Mercedes-Benz, Scania и другие, активно продвигали свои бренды на российском рынке, открывая дилерские центры и проводя различные мероприятия для

---

привлечения новых клиентов и партнёров. Таким образом, развитие крупных транспортных компаний и производителей грузовых автомобилей способствовало росту рынка грузоперевозок, улучшению качества предоставляемых услуг и повышению конкурентоспособности.

Так, например, количество грузовых автомобилей в собственности граждан и организаций с 1990 г. по настоящее время возросло более чем в десять раз и составило около 4 млн ед.

Стремительный рост числа автомобилей привёл к острому дефициту водителей категории Е. Этот дефицит обусловлен несколькими факторами:

- процесс подготовки водителя занимает несколько лет: сначала нужно получить категорию С, и только спустя год можно переходить к категории Е;
- работа требует особых индивидуальных качеств и навыков.

В 2023 г. нехватка таких специалистов на рынке составила 25%.

По данным ГИБДД, с 2015 г. по 2022 г. в России 974 тысячи человек получили водительские удостоверения категории С (грузовые автомобили массой более 7,5 т), в то время как категория СЕ доступна только для 298,7 тысячи жителей страны. За последнее десятилетие число желающих работать на автомобиле с прицепом значительно сократилось.

Также стоит учесть, что подготовка и получение категории Е стоит около 150 тыс. руб. Всё это приводит к дефициту водителей категории Е, который составляет 25% на рынке. К сожалению, не каждый водитель легкового автомобиля может стать хорошим водителем большегрузного транспорта, а управление автомобилем с прицепом ещё сложнее. Кроме того, график работы часто связан с командировками, иногда довольно длительными, что предполагает работу вдали от дома и семьи, поэтому этот выбор подходит далеко не всем. Таким образом, отсутствие кадров является сегодня самой серьёзной проблемой.

На сегодня большая часть водителей с категорией Е, это люди старше 45 лет, причем данный тяжелый труд, в купе с профзаболеваниями заставляет многих к 50–55 годам покинуть данную профессию, что кстати является обще-

мировой практикой. Демографическая яма 90-х годов тоже вносит свою лепту в количество кандидатов на данную должность. Так, на 2023 г., количество вакантных мест колебалось от 90 до 160 тыс., такой сильный дефицит привел к тому, что сейчас по стране в среднем около 20% автопарка простаивает, т.к нет рабочей силы.

Второй по значимости проблемой является рост издержек, связанный со следующими факторами:

– прекращение продаж автомобилей мировых производителей, что сильно ограничивает выбор транспортных средств для покупки. Российский рынок не был готов к такому развитию событий. В настоящее время «КАМАЗ» является единственным крупным производителем магистральных тягачей, который загружен военными заказами. Кроме того, отсутствие многих импортных комплектующих не позволяет производить достаточное количество машин. Выход на российский рынок китайских производителей, безусловно, уменьшил дефицит автомобилей, однако существует множество проблем, и сегодня большинство перевозчиков осторожно подходят к закупкам китайских тягачей;

– проблема с запчастями заключается в значительном росте их стоимости и лавинообразном увеличении количества контрафактной продукции. Это затрудняет поиск качественных деталей и повышает риск покупки поддельных товаров;

– увеличение налоговой нагрузки и введение разных сборов, штрафов и прочих обязательства, которые ложатся на плечи водителей и владельцев транспортных компаний. Это приводит к дополнительным расходам и снижению рентабельности бизнеса;

– проблема с комплектующими и запчастями: значительный рост цен и лавинообразное количество контрафактной продукции, увеличивает себестоимость перевозок, а отсутствие качественных запчастей приводит к внеплановым поломкам и увеличивает периодичность ТО;

---

– рост цен на топливо, что приводит к увеличению затрат на эксплуатацию автомобилей и снижает рентабельность перевозок;

– практически двукратное увеличение ставок по лизинговым платежам, что делает аренду автомобилей более дорогой и менее доступной для многих компаний и частных лиц;

– рост доли участков платных дорог и введение платных пропусков за проезд по отдельным участкам городов и мостам, что увеличивает затраты на передвижение по таким дорогам.

Подводя итог вышесказанному, необходимо отметить, что существует серьёзная проблема в отрасли, которую бизнес не может решить самостоятельно. Необходимо вмешательство государства на всех уровнях, включая законодательные изменения, целевые программы поддержки, снижение налоговой и фискальной нагрузки. В этой сфере требуется срочное создание и возрождение профильных учебных заведений, предоставление льгот и преференций водителям, иначе кадровый дефицит приведёт к остановке отрасли, и эта проблема затронет всю сферу, хотя переход к новым условиям может быть смягчён и позволит достичь плановых показателей на рынке труда.

Что касается издержек, то, на наш взгляд, их решение связано с изменением взаимоотношений между бизнесом и государством, созданием паритетного партнёрства, где правила игры будут понятными, прозрачными и иметь чёткие временные рамки.

Таким образом, необходимо безотлагательно внести изменения в сферу автомобильных грузоперевозок, иначе это может привести к серьёзным проблемам, поскольку большинство товаров доставляется автомобильным транспортом, начиная со строительных материалов для строительства домов и заканчивая продуктами в ближайшем супермаркете.

### ***Список литературы***

1. Бауэрсокс Дональд Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Дональд Дж. Бауэрсокс, Дэвид Дж. Клосс; пер. с англ. – М.: Олимп-Бизнес, 2019. – 843 с.
2. Линдерс М.Р. Управление снабжением и запасами: логистика / М.Р. Линдерс, Х.Е. Фирон; пер. с англ. – СПб.: Полигон, 2019. – 366 с.
3. Основы логистики: учеб. пособие / под ред. Л.Б. Миротина, В.И. Сергеева. – М.: Инфра-М, 2019. – 277 с.
4. Плоткин Б.К. Введение в коммерцию и коммерческую логистику: учеб. пособие / Б.К. Плоткин. – СПб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та экономики и финансов, 2016. – 396 с
5. Семененко А.И. Предпринимательская логистика / А.И. Семененко. – СПб.: Политехника, 2017. – 482 с.
6. Транспортная логистика: учеб. пособие / Л.Б. Миротин, Ы.Э. Тышбаев [и др.]. – М.: Брандес, 2016. – 362 с.
7. Экономические проблемы развития транспорта / под ред. А.А. Митаишвили. – М.: Транспорт, 2018. – 471 с.