

# СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ГОТОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ АВТОВОЗАМИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Ирина Пустохина,  
к.э.н., доцент кафедры предпринимательства  
и логистики, РЭУ имени Г.В. Плеханова, доцент  
кафедры логистики ГУУ

Ольга Воробьева,  
магистр, РЭУ имени Г.В. Плеханова

Ирина Шишук,  
магистр, РЭУ имени Г.В. Плеханова

**Аннотация.** В данной статье рассматривается рынок автомобильной индустрии и смежный с ним рынок перевозок готовых автомобилей. Подробно проанализированы основные тенденции рынка специализированного транспорта для перевозки легковых автомобилей, а также выявлены основные проблемы, препятствующие стабильному развитию данной отрасли.

**Ключевые слова.** Автомобильная индустрия, автопроизводители, автовоз, логистика, транспорт, железнодорожные перевозки.

**Annotation.** This article discusses the automotive industry and the related car shipping industry. The main trends in the market of car carrier trailers are analyzed in detail, and the main problems that impede the stable development of this industry are identified.

**Key words.** Automotive industry, car makers, car carrier trailer, logistics, vehicles, rail transportation.

**А**втомобильная индустрия – ведущая отрасль машиностроения промышленно развитых стран, влияющая на процессы экономического и социального развития общества. Важным элементом обеспечения национальной безопасности государства является наличие развитой автомобильной промышленности. В России она объединяет около 250 крупных и средних предприятий и организаций, где занято более 800 тыс. человек. Однако при анализе автопроизводителей необходимо рассматривать и вспомогательные отрасли, а именно рынок перевозок готовых автомобилей.

Рассмотрим объемы автомобильного производства в мире. Если обратить внимание на лидеров, то, например, в Китае наблюдается его снижение на

4,2%, в США небольшой рост – 1,1%, в Японии увеличение на 0,4%, в Германии снижение производства на 9,3%. При этом Россия по данным 2018 г. занимает 13-е место среди 40 стран, производящих автомобили. Динамика роста автомобильного производства в России достаточно высокая, в частности за 2018 г. темпы роста производства по сравнению с 2017 г. составили 13,9% [11].

По состоянию на июнь 2018 г. в среднем по России обеспеченность легковыми автомобилями составила 297 ед. на 1000 человек. Самая наибольшая обеспеченность отмечена в Карелии – 357 ед. на 1000 человек. Далее идут Московская и Калужская области – 355 ед. на 1000 человек. Так, на рис. 1 видно, что за послед-

ние 18 лет количество автомобилей на 1000 человек выросло на 136% [8].

Кроме того, отметим, что 2018 г. был успешным для рынка автомобильной промышленности. Продажи новых легковых автомобилей в России выросли на 14,9% по сравнению с 2017 г., учитывая упадок рынка 2014–2015 гг. (рис. 2) [5].

Указанные положительные тренды, такие как рост ВВП и объема продаж, ведут к появлению проблемы в доставке автомобилей от производителей / дистрибуторов в дилерские центры. Сегодня основная доля готовых автомобилей доставляется специализированным транспортом – автовозами. Они широко используются при реализации автомобилей: экспорте, импорте, локальных перевозках. Од-

нако на рынке в РФ существует ряд проблем, повлекших дефицит данного вида транспорта.

### 1. Увеличение объема продаж готовых автомобилей

В период с 2017 по 2018 гг. прирост составил 13,9%, в период с 2018 по 2019 г. – 14%, на 2019 г. прогнозировалось увеличение на 10%, однако данный прогноз не оправдался и был зафиксирован на уровне 2018 г. [5].

### 2. Выбытие устаревшего транспорта

Отметим, что критический износ полуприцепа-автовоза достигается после 10 лет использования или 1 млн км пробега [6]. В докризисные периоды крупные компании на рынке старались продать транспорт до наступления износа, то есть до капитального ремонта. Однако на текущий момент ситуация складывается обратным образом. Крупным компаниям проще и выгоднее проводить капитальный ремонт автовозов с дальнейшим их использованием в течение 4–5 лет, чем инвестировать в новый парк. На рис. 3 видно, что количество выбывшего транспорта значительно превышает количество прибывшего [2]. В настоящий момент наиболее распространенными моделями полуприцепов-автовозов являются Lohr Eurolohr и Rolfo Blizzard (рис. 4, 5).

Полуприцеп Blizzard предназначен для России, стран СНГ, Скандинавии и Африки. Для европейского рынка данная установка относится к негабаритному оборудованию [4]. Ее сильными сторонами является высокая грузоподъемность, простота использования и приспособленность к экстремальным дорожным и климатическим условиям.

Стоимость новой сцепки «тягач-полуприцеп» составляет около 80 KEUR. В нынешней рыночной ситуации с высокой волатильностью валюты автоперевозчики не рискуют вкладывать в новый подвижной состав. Это ведет к увеличению среднего возраста специализированного транспорта на рынке РФ.

### 3. Низкий уровень операционной рентабельности в данной отрасли

Многие транспортные компании работают в убыток. Например, при

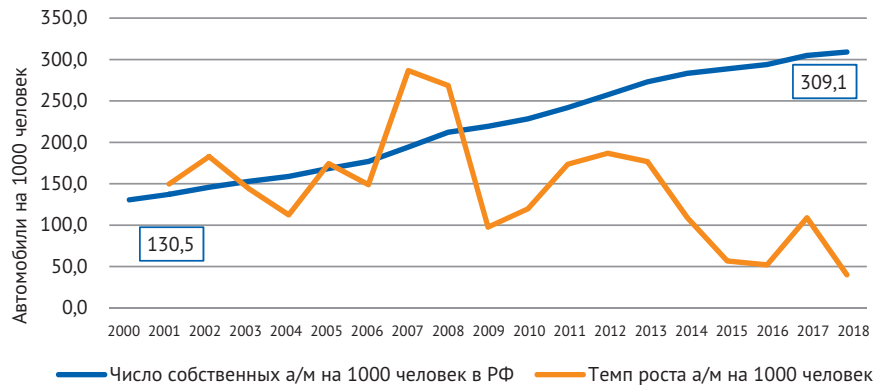


Рисунок 1. Обеспеченность населения РФ автомобилями (2000–2018 гг.)

Источник: [8]

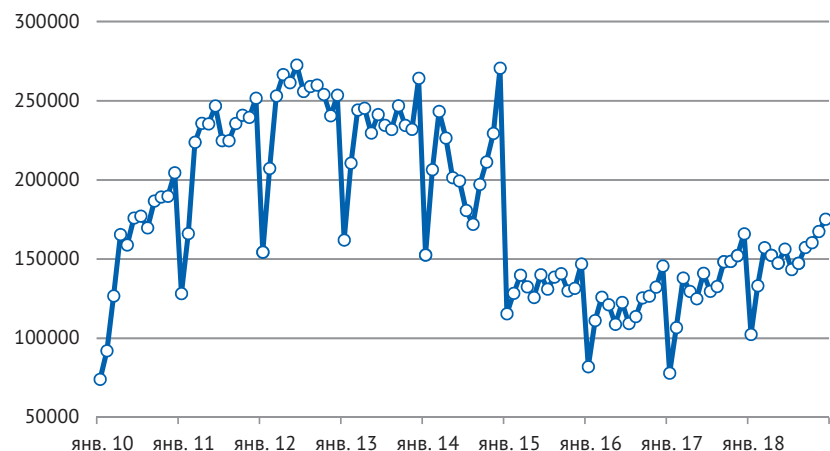


Рисунок 2. Продажи легковых автомобилей в России (2010–2018 гг.)

Источник: [5]

оценке финансовых результатов крупного перевозчика готовых автомобилей ООО «Жефко» было выявлено, что в период с 2014 г. компания работает в убыток (рис. 6). Кроме того, с 2015 г. у компании выросли операционные расходы в виде процентов к уплате. Это говорит о том, что увеличились долгосрочные обязательства по кредиторской задолженности. Также показатель операционной рентабельности у компании на 2017 г. составил 8,42 при среднем показателе на рынке 6,41.

В качестве еще одного примера рассмотрим компанию «Бизнес Транс Сервис». Основной вид деятельности – это транспортно-экспедиционные услуги. По данным финансовой отчетности данная компания не работала в убыток, однако показатель рентабельности продаж на 2017 г. составил 0,96% при нормативном показателе на рынке 11,5%, отклонение более чем на 10 процентных пунктов (рис. 7).

Основными факторами снижения прибыли, которая прямо влияет на операционную рентабельность, стали в первую очередь макроэкономические показатели, постоянный рост которых влияет на величину затрат на перевозку, а также кредитных обязательств. Так, цена на топливо в период с 2012 по 2019 гг. выросла более чем на 65%, курс «евро-рубль» увеличился на 89%, инфляция за данный период составила 52,5%. В 2015 г. была введена государственная система «Платон» [3].

Помимо макроэкономических показателей на величину ставок на перевозку влияют тарифные ожидания производителей, которые рассчитывают на более низкие ставки и лояльные условия. Это связано с тем, что при многолетней работе с одними и теми же поставщиками автопроизводители рассчитывают на оптимизацию и улучшение процессов путем проведения программы «Монозукури», позволяющей повысить эффективность произ-

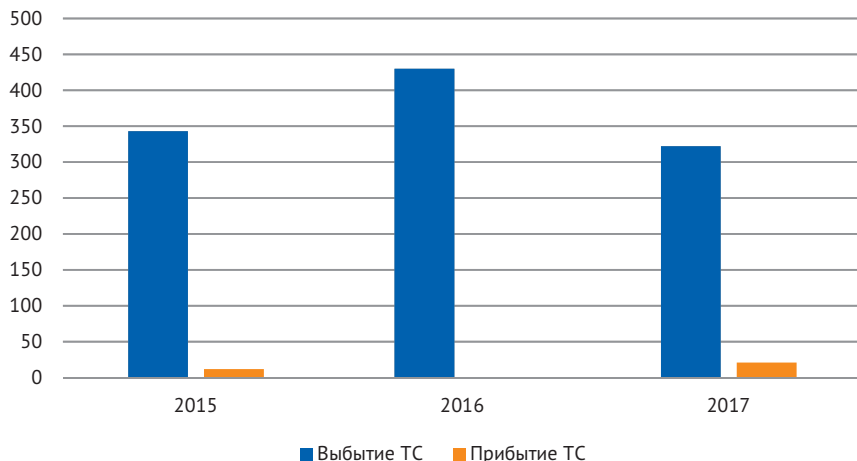


Рисунок 3. Обновление парка автобусов / эвакуаторов / вагонов-автомобилевозов в России (2015–2017 гг.)  
Источник: [2]

водства за счет улучшения процессов и снижения затрат [7], что и влияет на стремление получения более низких тарифов на рынке.

#### 4. Обширная география России

Основное производство легковых автомобилей сконцентрировано в европейской части страны: в Москве, Санкт-Петербурге, Калуге, Тольятти, Ижевске. Однако дилеры расположены во всех уголках нашей большой страны. При перевозке на дальние расстояния свыше 1,5 тыс. км, как правило, используется железнодорожный транспорт (ва-

гоны-автомобилевозы). Однако он имеет ряд особенностей: срок ожидания накопления полного лота по направлению (вагонный лот состоит из 10 а/м), обязательный автодозов как до станции отправления, так и от станции доставки до дилера, более высокие сроки доставки, особенности железной дороги России (консервирование, ремонт путей, допустимая величина состава на каждом участке железной дороги, особенности осуществления сервиса РЖД) [9, 10]. В связи с этим многие производители на Урале предпочитают привлекать автоперевозчиков [1]. Перевозчики в этом случае предлагают тарифы

значительно выше, чем железнодорожные перевозчики, что связано с большим износом техники по плохим дорогам, высокими затратами на зарплаты водителям и др. Кроме того, существуют ситуации, когда дилеры возвращают автомобили или перемещают их в другой дилерский центр. В центральном регионе страны это не является большой проблемой, но, учитывая, что к перемещению количество автомобилей не превышает двух, их себестоимость значительно увеличивается.

В Сибири подобная ситуация становится проблемной. При появлении потребности в перевозке автомобиля из Усть-Илимска в Читу возникнет проблема, так как на расстояние в 1200 км бессмысленно привлекать ж/д перевозчика, но и автоперевозчики не все согласятся по ряду причин: в Сибири и Забайкальском регионе, как правило, автобусы используются на коротких плечах – от ж/д станции до дилеров. На подобных направлениях отсутствуют федеральные трассы, что говорит о низком качестве дороги (повышенный износ ТС, дорогостоящий ремонт), также свои коррективы вносят суровые климатические условия, особенно в зимний период, которые увеличивают транзитное время доставки.

#### 5. Допустимый размер подвижного состава на территории ЕС

При экспорте в Европу перевозчики сталкиваются с проблемой до-



Рисунок 4. Eurolohr 300  
Источник: <https://lohr.fr>



Рисунок 5. Rolfo Blizzard 3.2  
Источник: <https://www.rolfo.it>

пустимого размера подвижного состава. На территорию многих стран Евросоюза не допускаются автовозы (сцепки) длиной более 18,7 м от бампера дальней машины на установке (на внутрироссийских перевозках в основном используются Rolfo Blizzard, длина сцепки в данном случае составляет 20 м).

### 6. Дефицит водителей автовозов

Как правило, водители автовозов несут большую ответственность, чем водители других грузовых ТС,

в частности водителей фур. В связи с этим их заработная плата была выше, а профессия востребована. В последнее время ситуация изменилась, и зарплата водителей автовозов сравнялась с оплатой водителей других грузовых ТС, что, безусловно, имело негативные последствия и привело к дефициту водителей автовозов. Также стоит отметить ограниченное количество образовательных структур по подготовке квалифицированных водителей, что влечет большой процент некачественного оказания услуг, например повреждение гото-

вых автомобилей, поскольку привлекаются водители без специальных компетенций.

Подводя итог вышесказанному, подчеркнем, что при дальнейшем прогнозируемом росте рынка автомобильного производства автопроизводители столкнутся с острым дефицитом специализированного транспорта для дистрибуции автомобилей, что связано с ограниченным количеством игроков на рынке, способных осуществлять данный сервис, сложной спецификой перевозок и недостаточной

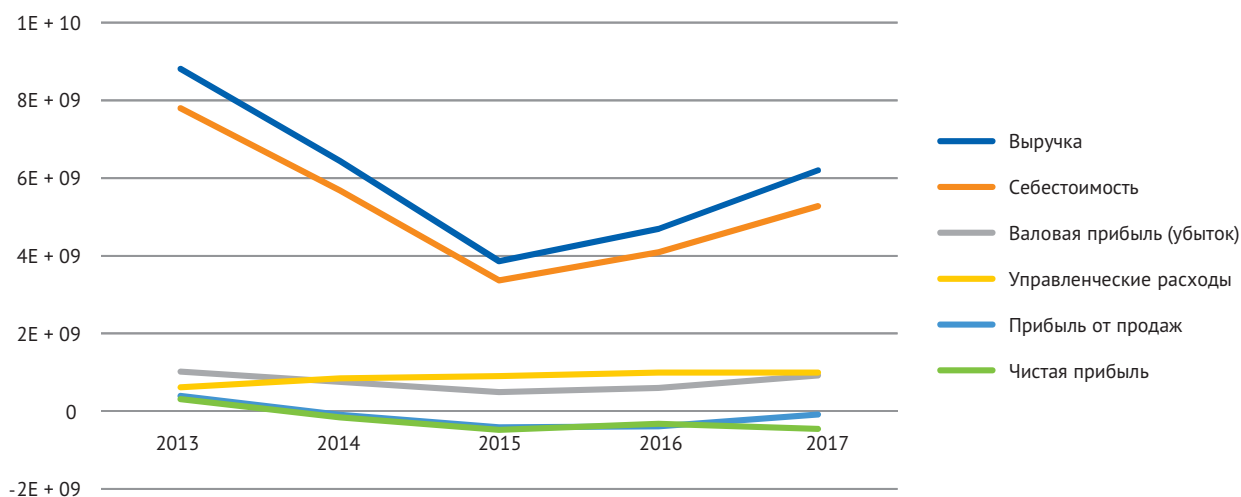


Рисунок 6. Динамика финансовых результатов компании ООО «Жефко»  
Источник: [http://www.spark-interfax.ru/#\\_top](http://www.spark-interfax.ru/#_top)



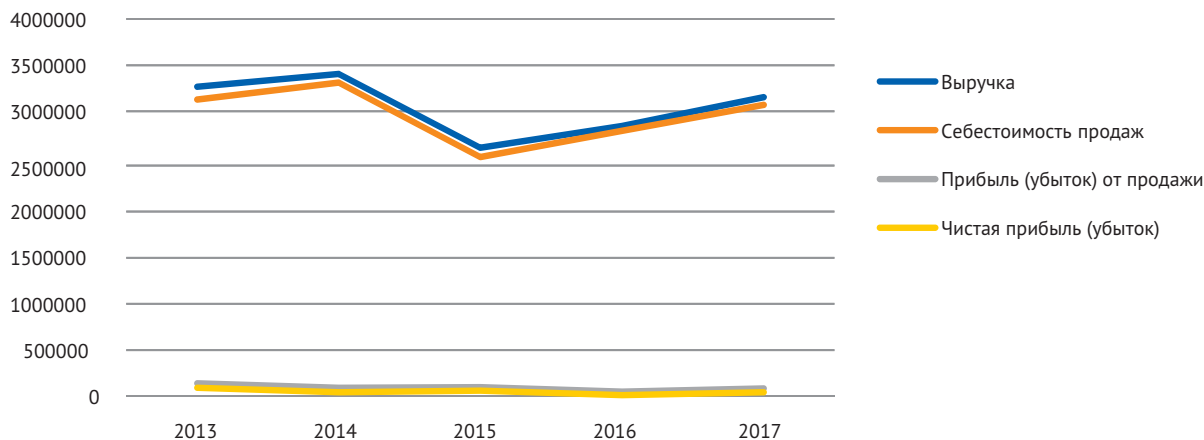


Рисунок 7. Динамика финансовых результатов компании ООО «Бизнес Транс Сервис»  
 Источник: [http://www.spark-interfax.ru/#\\_top](http://www.spark-interfax.ru/#_top)

квалификацией персонала. Данная ситуация может повлечь иные проблемы: низкий уровень качества перевозок, неудовлетворенность клиента, переполнение компаундов, остановка производственных линий при переполнении складов готовой продукции.

На период 2020–2021 гг. прогноз продаж автомобилей сокращается по сравнению с предыдущими годами. Следовательно, рынок транспортных услуг становится рынком покупателя, когда предложение превышает спрос. В данной ситуации ставки на транспортные услуги будут падать, что не позволит провести обновление парка, не говоря уже об инвестициях в новый подвижной состав в качестве прироста. Что касается вагонов автомобилевозов, то ситуация на будущие периоды также не имеет оптимистичного тренда. Вагоны выбывают, поскольку срок их службы подходит к концу, новые производятся, но в небольших количествах, так как основной упор производители делают на вагоны массового спроса и стратегического промышленного назначения. Однако уже сейчас проходят обсуждения по решению вопросов дефицита специализированного транспорта в коллаборации между автопроизводителями и крупными игроками на рынке транспортных услуг. Разрабатываемые проекты нацелены на долгосрочное сотрудничество с совместным инвестированием в новый парк. Эта активность позволит уменьшить средний возраст парка и предотвратить резкое выбытие большого количества подвижного состава.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Альпидовский А.Д., Шабров В.Н. Экономико-математическая модель определения оптимальной транспортно-логистической схемы перевозки партии автомобилей в комбинированных сообщениях // В сборнике: Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек. Труды международного научно-промышленного форума. Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов, специалистов и студентов. ВГБОУ ВО «ННГАСУ, ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2017. – С. 51.
2. Анализ рынка автомобильных перевозок (рынка услуг автовозов / эвакуаторов / вагонов-автомобилевозов) в России, 2016–2017 гг. Прогноз до 2019 г. Маркетинговое исследование // Маркетинговое Агентство MegaResearch. – 2018.
3. Ларин О., Шойко А. Вопросы эффективности применения систем контроля параметров движения автомобилей на дорогах федерального значения // Логистика. – 2020. – № 1 (158). – С. 42–44.
4. Некрасова Е.С., Пустохин Д.А. Проблемы перевозки грузов автотранспортом в международной логистике // В сборнике: Актуальные проблемы управления – 2018. Материалы 23-й Международной научно-практической конференции. Государственный университет управления. – 2019. – С. 143–146.

5. ООО «АвтоБизнесРевю». Электронный ресурс: URL: <http://abreview.ru/stat/aeb/>
6. Передерко Р.В., Соболев Д.Ю. Эффективность, специфика и IT-составляющая в использовании альтернативных прицепов для грузовых автомобилей // В сборнике: Неделя молодежной науки. – 2018. – С. 178–181.
7. Пустохин Д.А. Интралогистика как наиболее прогрессивное научно-прикладное направление для повышения конкурентоспособности производственных предприятий в системе современного экономического развития РФ // В сборнике: Логистика: современные тенденции развития. Материалы XV Международной научно-практической конференции. – 2016. – С. 50–54.
8. Федеральная служба государственной статистики. Электронный ресурс: URL: <https://gks.ru/>
9. Шабалин А.Ю. Анализ способов транспортировки легковых автомобилей // Инженерные кадры – будущее инновационной экономики России. – 2017. – № 1. – С. 18–21.
10. Шабров В.Н. Апробация методики определения времени доставки партии автомобилей от «двери до двери» // В сборнике: XI Прохоровские чтения, посвященные 85-летию Волжского государственного университета водного транспорта. Сборник статей участников Одиннадцатых Прохоровских чтений. – 2016. – С. 75–79.
11. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. Электронный ресурс: URL: <http://www.oica.net>