

## АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Научная статья

УДК 656.135:338.512

DOI: 10.36535/0236-1914-2022-11-8

### ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ ИЗМЕНЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСНОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

**Ивахненко Андрей Михайлович, Ошорова Валерия Владимировна,  
Гоголин Сергей Сергеевич, Забалуев Кирилл Игоревич**

(Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Москва, Россия)  
ivakhnenko\_am@mail.ru, angel-roza@mail.ru,  
5025848@gmail.com, man@madi.ru

***Аннотация.** Произведен анализ себестоимости транспортировки грузов автомобильным транспортом в условиях пандемии COVID-19, санкций недружественных государств и предложены основные пути сдерживания себестоимости транспортировки грузов автомобильным транспортом.*

***Ключевые слова:** себестоимость транспортировки грузов, расходы, затраты, логистические маршруты, биржи грузоперевозок, онлайн платформы, санкции, перегрузка/перецепка*

***Для цитирования:** Ивахненко А. М., Ошорова В. В., Гоголин С. С., Забалуев К. И. Основные факторы изменения себестоимости транспортировки грузов автомобильным транспортом в условиях кризисного развития экономики // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. 2022. № 11. С. 44-47. DOI: 10.36535/0236-1914-2022-11-8.*

## AUTOMOBILE TRANSPORT

Scientific article

### MAIN FACTORS OF CHANGE IN THE COST OF CARGO TRANSPORTATION BY ROAD TRANSPORT IN CONDITIONS OF THE CRISIS DEVELOPMENT OF THE ECONOMY

**Andrey M. Ivakhnenko, Valeriya V. Oshorova,  
Sergey S. Gogolin, Kirill I. Zabaluev**

(Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI), Moscow, Russia)  
ivakhnenko\_am@mail.ru, angel-roza@mail.ru,  
5025848@gmail.com, man@madi.ru

***Abstract.** The analysis of the cost of transporting goods by road in the conditions of the COVID-19 pandemic, the sanctions of unfriendly states and the main ways of containing the cost of transporting goods by road are proposed.*

***Keywords:** prime cost of cargo transportation, costs, costs, logistics routes, freight exchanges, online platforms, sanctions, reloading/transshipment*

***For citation:** Ivakhnenko A. M., Oshorova V. V., Gogolin S. S., Zabaluev K. I. Main factors of change in the cost of cargo transportation by road transport in conditions of the crisis development of the economy // Transport: science, equipment, management. Scientific information collection. 2022. № 11. P. 44-47. DOI: 10.36535/0236-1914-2022-11-8.*

### Введение

По официальной статистике Росстата индекс тарифов на грузовые перевозки автомобильным транспортом по Российской Федерации за в июне 2022 г. по отношению к отчетному месяцу предыдущего года составляет 114,3 % [5].

Учитывая величину инфляции в Российской Федерации в июне 2022 г. к июню 2021 г. в размере 15,9 % (сведения Банка России), увеличение тарифов на перевозки грузов автомобильным транспортом представляется находящимся в рамках инфляции [3,6].

Как известно, доля транспортной составляющей в себестоимости продукции будет зависеть от ее технологичности, а значит наиболее чувствительная стоимость продукции к росту тарифов на перевозки грузов – это стоимость низкомаржинальной социально значимой продукции, в частности, так называемого «борщового набора», продукции строительной отрасли (цемент, щебень известь и тд.) и иные.

Ежегодно с момента введения ограничений, связанных с распространением коронавирусной инфекции, в период сезонного роста тарифов на перевозки грузов

автомобильным транспортом, на площадке Правительства Российской Федерации перед профильными ведомствами ставится задача сдерживания стоимости транспортировки продукции.

#### Постановка задачи исследования

Как правило в смете затрат автотранспортного предприятия около 50% будет приходиться на заработную плату водителей и затраты на топливо.

Главной причиной увеличения себестоимости перевозки грузов автомобильным транспортом в период пандемии COVID-19 являлась нехватка водителей, вследствие вводимых ограничительных мер и сокращение потока водителей из стран ближнего зарубежья.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 марта 2020 г. № 635-р был ограничен въезд иностранных граждан и лиц без гражданства. Также в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 марта 2020 г. № 763-р было ограничено движение через автомобильные, железнодорожные, пешеходные, речные и смешанные пункты пропуска через государственную границу.

Исключения из указанных ограничений распространялись только на лиц, въезжающих в связи со смертью близкого родственника, к нуждающимся в уходе больным близким родственникам, в целях лечения, и сопровождающих их лиц, в целях обучения в образовательных организациях высшего образования и профессиональных образовательных организациях и т.д.

Сняты ограничения были только 15 июля 2022 г. в связи с принятием постановления Правительства Российской Федерации от 14 июля 2022 г. № 1267.

До снятия указанных ограничений рынок грузоперевозок испытывал дефицит предложения услуг в связи с нехваткой водителей. Обострилась ситуация развитием интернет-торговли, когда происходило увеличение спроса на доставки товаров и услуг внутри одного города или региона. В связи с чем, привлекательность магистральных перевозок для водителей снижалась.

В отношении ценообразования в топливном сегменте, следует отметить, что основными причинами изменения оптовых цен являются динамика изменения мировых цен на нефть и нефтепродукты, а также рост налоговой нагрузки на нефтяной сектор. В соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации ставки акциза на автомобильный бензин и дизельное топливо ежегодно индексируются в соответствии с ожидаемым уровнем инфляции.

Так, с 2019 года Правительством Российской Федерации реализуется политика по реформированию систем налогообложения и таможенно-тарифного регулирования в нефтяной отрасли, направленная на поэтапную отмену вывозных таможенных пошлин на нефть и нефтепродукты к 2024 году, так называемый «налоговый маневр». В рамках «налогового маневра» предусмотрена компенсация отмены вывозных таможенных пошлин за счет введения «обратного» акциза на нефтяное сырье с «демпфирующей» надбавкой.

Таким образом, ценообразование на топливном рынке также подвержено влиянию рыночных факторов, и автотранспортные предприятия вынуждены подстраиваться под текущие условия.

Следующей проблемой грузовых перевозок автомобильным, отражающейся на себестоимости транспортировки продукции, является устаревание подвижного состава. Так, за март 2022 г. по отношению к марту 2021 г. увеличение стоимости на новые грузовые автомобили составило 41 % [2]. При этом более 42 % действующего парка грузовых автомобилей (2,8 млн ед. из 6,6 млн ед.) старше 15 лет и нуждаются в обновлении [4].

В настоящее время стоимость нового грузового автомобиля (тягача) в среднем составляет 8,6 млн рублей [2].

При этом в связи с санкциями, вводимыми «недружественными» странами, ожидается дальнейшая нехватка запасных частей и комплектующих, удорожание подвижного состава, что ставит перед профильными ведомствами необходимость решения задач импортозамещения.

Так, в рамках реализации пункта 1.5 Плана первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления, одобренного Президиумом Правительственной комиссии по повышению устойчивости российской экономики в условиях санкций 15 марта 2022 г., профильным ведомствам поручено определить перечень критического российского импорта, по которому предполагается «обнулить» ставки ввозных таможенных пошлин, а также реализовать программу производства универсальных автокомпонентов (пункт 7.2.13).

В этих условиях единственным оптимальным вариантом для перевозчиков могут являться лизинговые и кредитные программы для обновления парка. Вместе с тем, как показывает опыт, изменение ключевой ставки, или курса валют, существенным образом могут отразиться на платежеспособности перевозчика, имеющего договор лизинга или кредитный договор в отношении принадлежащего ему транспортного средства. В этой связи эффективность обновления основных фондов перевозчика будет зависеть от условий кредитного или лизингового договора, по мнению автора, менее рискованными в сложившейся ситуации будут договора, процентная ставка по которым является фиксированной на весь срок договора, а также договора в национальной валюте.

Следующим важным структурным изменением в сфере грузовых перевозок автомобильным транспортом, оказывающим влияние на себестоимость транспортировки, является изменение логистики автоперевозок.

В связи с пятым пакетом санкций Евросоюза российские и белорусские автоперевозчики с 8 апреля 2022 г. не осуществляют перевозки по территории стран Евросоюза, за исключением товаров, перевозимых транзитом между Калининградской областью и остальной территорией Российской Федерации.

Доставка импортных грузов осуществляется иностранными перевозчиками, и в связи с монополизацией рынка, иностранные перевозчики имеют возможность значительно увеличить стоимость доставки груза на российском плече, что существенно удорожает его конечную стоимость.

16 апреля 2022 г. Республикой Беларусь на решение Совета Европы введены ответные меры в отношении автомобилей, зарегистрированных в Евросоюзе, предусматривающие схему, при которой транспортное средство европейского перевозчика вправе въезжать

на территорию Республики Беларусь и осуществлять движение до одного из приграничных терминалов, прилегающих к государственной границе Республики Беларусь, на котором должна быть выполнена перегрузка груза на транспортное средство, принадлежащее белорусскому или иному иностранному (в том числе российскому) перевозчику (или должна быть произведена перецепка полуприцепа с грузом), для дальнейшей транспортировки груза до места выгрузки (в экспортном направлении – обратная схема).

Такой механизм перегрузки/перецепки, введенный белорусской стороной, способствует снижению стоимости транспортировки груза на отечественном плече доставки.

Аналогичный опыт может применяться и в Российской Федерации.

Таким образом в условиях сложившейся кризисной ситуации в экономике страны поиск рыночных механизмов, позволяющих сдерживать рост транспортировки груза является актуальной задачей.

В условиях рыночной экономики административно-плановое управление автотранспортной деятельностью заменено рамочным регулированием на основе системы общих и специальных нормативных правовых актов.

#### Рекомендации

Одним из рыночных механизмов, позволяющим оптимизировать формирование тарифов на грузоперевозки являются набирающие популярность среди грузоотправителей и перевозчиков онлайн-платформы для поиска перевозчиков (биржи грузоперевозок). В настоящее время в открытом доступе имеются различные ресурсы, позволяющие грузоотправителям осуществлять поиск перевозчиков для транспортировки грузов с учетом предлагаемых ими тарифов. Пользователи таких онлайн-платформ имеют возможность организовать весь процесс грузоперевозки: размещение и поиск заказа, страхование, проверка контрагента и иное. Расширение применения таких платформ позволяет перевозчикам эффективно планировать использование пробега и грузоподъемности транспортных средств.

Снижение роли агентов или экспедиторов, осуществляющих поиск клиентов, позволит снизить рыночные тарифы на перевозку грузов, при этом не за счет снижения доходов перевозчиков, а за счет сокращения «неэффективного» числа посредников.

Кроме того, в целях снижения негативного влияния санкций Евросоюза актуальной является задача поиска альтернативных логистических маршрутов.

В Российской Федерации около 75 тыс. международных автомобильных перевозчиков, большинство из которых осуществляли перевозки на европейском направлении. Построение новых логистических маршрутов сопряжено с трудностями перевозки со странами Юго-Востока, которые труднопрогнозируемы и характеризуются своей специфичностью (Китай сохраняются ограничения связанные с распространением коронавирусной инфекции до 2024 г., Иран – сохраняется запрет на транзитные перевозки, Турция – имеет сдерживающий фактор – нехватку паромного сообщения и иные.).

#### Заключение

На основании проведенного обследования следует отметить, что наша страна на протяжении последних ста лет постоянно подвергалась тем или иным санкциям, которые не только не вредили ей, но и делали сильнее.

С тех пор, стало ясно, что вводить санкции в отношении России неэффективно, потому что каждый раз Россия выходит из режима санкций с еще более окрепшим иммунитетом. Сегодня список потенциальных партнеров России включает десятки стран из Южной Америки, Ближнего Востока и Азии, которые видят в этой ситуации возможность войти на огромный перспективный рынок и возможность навсегда отодвинуть своих политизированных и недалководных конкурентов из США и Евросоюза. Введение санкций против России также стимулирует сближение со странами Южной Америки, Азии, что по факту означает создание альтернативного полюса силы. Но самое главное, введенные санкции ставят перед Россией давно назревший вопрос о полном импортозамещении, экономической и продовольственной безопасности, означающее развитие целых секторов экономики и производств, создание новых рабочих мест, укрепление обороноспособности и переход от ресурсопроизводящей экономики к экономике высоких технологий. А это значит, что следует поблагодарить тех, кто решил в очередной раз проверить Россию на прочность [1].

#### Список источников

1. Ошорова В.В., Измайлова Д.К., «Россия и санкции: история вопроса, влияние санкций на международные автомобильные перевозки», Электронный научный журнал «Автомобиль. Дорога. Инфраструктура (АДИ)» № 2(4) (2015).
2. Каптылкин С.К. Исследование взаимодействия системы транспорт-производство на формирование рынка потенциальных услуг: дис...канд. техн. наук / С.К. Каптылкин. - Москва, 2013.
3. Чеботаев А.А. Генезис «Маятника экономики» в регулируемых рыночных отношениях – М., «Колос», 2003г., 304с.
4. Чеботаев А.А., Чеботаев Д.А. Логистика и менеджмент товародвижения. – М., «Экономика», 298с.
5. Чеботаев А.А. Уровни трудо- и энергоёмкости как факторы инновационной и деловой активности перевозок в экономике. Инновационный транспорт. №4 (26), 2017. С. 38-48. ISSN 2311-164X.
6. Чеботаев А.А., Ивахненко А.М., Чеботаев Д.А. Транспортные взаимодействия в пограничных перевалочных пунктах международных логистических цепей / А.А. Чеботаев, А.М. Ивахненко, Д.А. Чеботаев// «Международный экспедитор». – 2012. – №1. – С. 30-37.
7. «В марта 2022 года в РФ подорожали седельные тягачи» За рулем. Рейс РФ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://reis.zr.ru/news/v-marta-2022-goda-v-rf-podorozhali-sedelnye-tyagachi/> (дата обращения 15.08.2022).
8. Динамика потребительских цен. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://cbr.ru/analytics/dkp/dinamic/CPD\\_2022-01/](https://cbr.ru/analytics/dkp/dinamic/CPD_2022-01/) (дата обращения 15.08.2022).

9. Официальный сайт ГИБДД МВД России <https://xn--90adeag.xn--p1ai/>.

10. Официальный сайт Росстата <http://www.gks.ru/>.

11. Официальный сайт Центрального Банка Российской Федерации <https://www.cbr.ru/>.

#### **Информация об авторах**

**Ивахненко А. М.** – доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Менеджмент» МАДИ.

**Ошорова В.В.** – кандидат технических наук, старший преподаватель кафедры «Менеджмент» МАДИ.

**Гоголин С.С.** – кандидат технических наук, доцент кафедры «Менеджмент» МАДИ.

**Забалуев К.И.** – аспирант 1-ого курса кафедры «Менеджмент» МАДИ.

#### **Information about the author**

**Ivakhnenko A. M.** - Doctor of Technical Sciences, Professor, Head of the Department of Management, MADI.

**Oshorova V.V.** – Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of Chair of Management, MADI.

**Gogolin S.S.** – Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of Chair of Management, MADI.

**Zabaluev K.I.** – 1st year post-graduate student of Chair of Management, MADI.

Статья поступила в редакцию 20.07.2022, одобрена после рецензирования 10.08.2022, принята к публикации 09.09.2022.

The article was submitted 20.07.2022, approved after reviewing 10.08.2022, accepted for publication 09.09.2022.

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

All authors have made an equivalent contribution to the preparation of the publication. The authors declare that there is no conflict of interest.