

Структурный кризис рынка автоперевозок нефтепродуктов в России*

Structural Crisis of the Road Transport Market for Petroleum Products in Russia

Э. КАЛИМУЛЛИНА, Ю. ЧЕРЕНОВА

Калимуллина Эльза Рамисовна, канд. соц. наук, доцент, и.о. заведующего кафедрой «Финансы и кредит» Института экосистем бизнеса и креативных индустрий (ИЭС) Уфимского государственного нефтяного технического университета (УГНТУ). E-mail: fk@rusoil.net

Черенова Юлия Евгениевна, магистрант ИЭС УГНТУ. E-mail: yu.tcherenova@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена анализу рынка автоперевозок нефтепродуктов РФ. Несмотря на рост объемов, вызванный перетоком грузов с ж/д транспорта, отрасль переживает структурный кризис. Цель – выявить его ключевые факторы. Методом анализа вторичных данных установлено, что кризис обусловлен эскалацией затрат на ремонт импортной техники, проблемами обновления парка и острым кадровым дефицитом. Результаты показывают, что эти факторы провоцируют неизбежный рост тарифов и подрывают долгосрочную устойчивость отрасли, что требует системных решений.

Ключевые слова: автомобильные перевозки, нефтепродукты, структурный кризис, операционные издержки, транспортная логистика, автопарк, дефицит водителей.

Abstract. The article analyzes the Russian market for road haulage of petroleum products. Despite volume growth due to a cargo shift from railway, the industry is experiencing a structural crisis. The goal is to identify its key drivers. Using secondary data analysis, it was established that the crisis is caused by escalating costs for imported equipment repair, fleet renewal challenges, and a severe personnel shortage. The results show that these factors provoke an inevitable tariff increase and undermine the industry's long-term stability, requiring systemic solutions.

Key words: road haulage, petroleum products, structural crisis, operational costs, transport logistics, vehicle fleet, driver shortage.

Основные положения

1. Рост объемов автоперевозок нефтепродуктов обусловлен перераспределением грузопотоков с железнодорожного транспорта.
2. Установлена трансформация структуры затрат, где расходы на ремонт парка стали ключевой статьей издержек.
3. Выявлена прямая зависимость роста тарифов от старения автопарка и обострения кадрового дефицита.
4. Обоснован вывод о том, что наблюдаемый рост рынка маскирует глубокий структурный кризис отрасли.

Введение

Актуальность темы исследования. Транспортный комплекс является системообразующей отраслью российской экономики, а сегмент автомобильных перевозок нефти и нефтепродуктов выполняет критическую функцию в обеспечении топливно-энергетической безопасности и стабильности промышленных циклов. Период после 2022 г. стал для данной отрасли временем беспрецедентной трансформации, вызванной фундаментальными изменениями геополитической обстановки, введением масштабных санкционных ограничений и необходимостью срочной перестройки логистических цепочек. Эти факторы спровоцировали системный стресс, проявившийся в одновременном воздействии разнонаправленных тенденций: роста объемов

* Ссылка на статью: Калимуллина Э.Р., Черенова Ю.Е. Структурный кризис рынка автоперевозок нефтепродуктов в России // Экономика и управление: научно-практический журнал. 2025. № 6. С. 50–54. DOI: 10.34773/EU.2025.6.8.

перевозок и обострения структурных проблем, связанных с обновлением парка, ростом издержек и кадровым дефицитом. Актуальность исследования обусловлена необходимостью комплексного научного осмысления этих процессов для оценки устойчивости отрасли и разработки адекватных управлеченческих решений.

Информационную базу исследования составили аналитические материалы и отчеты ведущих отраслевых организаций и государственных структур. В частности, данные Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) позволили оценить общие тенденции в транспортном комплексе, включая динамику продаж техники и перераспределение грузопотоков. Публикации и экспертные мнения, представленные Национальной ассоциацией перевозчиков (НАП), послужили источником информации о специфике рынка перевозок темных нефтепродуктов, структуре затрат перевозчиков и проблемах кадрового обеспечения. Текущая рыночная конъюнктура, включая тарифную политику и логистические изменения, освещалась в отраслевых и деловых СМИ (Argus, РБК). Вместе с тем в открытых источниках отсутствует комплексный научный анализ, систематизирующий разрозненные данные и оценивающий кумулятивный эффект возникших вызовов на финансовое состояние и операционную деятельность транспортных компаний.

Проблема исследования заключается в том, что наблюдаемый количественный рост объемов автомобильных перевозок нефтепродуктов маскирует качественный структурный кризис в отрасли. Этот кризис характеризуется одновременным обострением проблем в технологической (износ и обновление парка), экономической (неконтролируемый рост себестоимости) и социальной (критический дефицит кадров) сферах. Отсутствие целостного понимания взаимосвязи этих факторов препятствует формированию долгосрочных стратегий развития как на уровне отдельных предприятий, так и в масштабах всей отрасли.

Цель исследования – провести комплексный анализ состояния и трансформации российского рынка автомобильных перевозок нефти и нефтепродуктов с целью выявления ключевых тенденций, структурных проблем и их совокупного влияния на отрасль. Задачи следующие:

- проанализировать динамику грузооборота и выявить структурные сдвиги в транспортных потоках между автомобильным и железнодорожным транспортом;
- исследовать трансформацию структуры операционных издержек транспортных компаний, выявив ключевые факторы роста;
- оценить масштаб и последствия проблем, связанных с обновлением и техническим обслуживанием парка транспортных средств в условиях ограничений;
- проанализировать влияние нарастающего дефицита водительского состава на деятельность перевозчиков;
- систематизировать полученные результаты для формирования целостной картины состояния рынка и его среднесрочных перспектив.

Методы

Настоящее исследование базируется на аналитико-синтетическом подходе к изучению вторичных данных, извлеченных из открытых источников за период 2022–2024 гг. Эмпирической основой послужили официальные отчеты ГТЛК, экспертные заключения НАП и публикации ведущих деловых и отраслевых медиа. Инструментарий анализа включал сравнительный, статистический и системный методы, позволившие выявить динамику отраслевых индикаторов, систематизировать количественные показатели и установить причинно-следственные связи между ключевыми факторами. Итоговые выводы были сформулированы посредством применения метода синтеза на основе последовательной обработки и интерпретации собранной информации.

Результаты

В последние годы в секторе автомобильных грузоперевозок наблюдалась устойчивая положительная динамика. Фундаментальной причиной этого роста стало не только увеличение

промышленного производства, но и масштабное перераспределение грузовых потоков с железнодорожного транспорта [1; 3]. Эта тенденция ярко проявилась в сегменте транспортировки темных нефтепродуктов, что наглядно иллюстрируется данными в таблице 1.

Таблица 1

Структура перевозок темных нефтепродуктов по видам транспорта в РФ

Показатель	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Изменение 2024/2022
Общий объем перевозок, млн тонн	8,1	8	7,9	-0,2
Доля автомобильного транспорта, %	85	91	92	+7,0 п.п.
Доля железнодорожного транспорта, %	15	9	8	-7,0 п.п.
Среднее плечо доставки автотранспортом, км	225	420	435	210

Данные таблицы 1 свидетельствуют о фундаментальной структурной трансформации в логистике темных нефтепродуктов. Наблюдается выраженный тренд на вытеснение железнодорожного транспорта автомобильным, доля которого за исследуемый период увеличилась на 7 процентных пунктов. Ключевым индикатором качественного изменения является почти двукратное увеличение среднего плеча доставки автотранспортом, что доказывает переход этого вида транспорта от выполнения функций «последней мили» к осуществлению полноценных междугородних и межрегиональных перевозок, ранее находившихся в зоне компетенции железных дорог.

Ключевым фактором, определившим финансовое состояние транспортных компаний, стала радикальная трансформация структуры операционных расходов [4]. На фоне санкционных ограничений произошла эскалация затрат на запасные части и техническое обслуживание. Этот сдвиг демонстрирует финансовое давление, которое испытывают перевозчики (табл. 2).

Таблица 2 наглядно демонстрирует радикальный сдвиг в структуре себестоимости транспортных услуг. Основным фактором, определяющим операционные расходы перевозчиков, стали не затраты на горюче-смазочные материалы, а издержки на поддержание технической исправности парка [6].

Таблица 2

Трансформация структуры операционных затрат автотранспортных компаний в сегменте перевозок нефтепродуктов, %

Статья затрат	Доля в структуре затрат (%)		
	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Топливо	32	28	24
Запасные части и ремонт	10	17	21
Фонд оплаты труда (ФОТ)	22	20	18
Лизинговые/кредитные платежи	15	15	15
Прочие расходы (налоги, страхование, «Платон» и др.)	21	20	22
Итого	100	100	100

Более чем двукратный рост доли расходов на запасные части и ремонт (с 10 % до 21 %) является прямым экономическим следствием нарушения логистических цепочек поставок импортных автокомпонентов и отражает критическую технологическую уязвимость отрасли.

Отрасль столкнулась с двумя системными вызовами: проблемы с обновлением парка техники и острый кадровый дефицит. Прекращение поставок европейских тягачей привело к вынужденному переходу на китайскую технику и росту рисков [1]. Одновременно обострилась проблема нехватки водителей, что привело к росту ФОТ и простоям техники. Ключевые индикаторы, характеризующие данные проблемы, собраны в таблице 3.

Таблица 3

**Ключевые индикаторы рынка автоперевозок нефтепродуктов:
парк, тарифы и кадровое обеспечение, 2022–2024 гг.**

Показатель	Ед. изм.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Структура парка седельных тягачей				
Доля тягачей европейских марок	%	92	85	78
Доля тягачей китайских марок	%	2	10	18
Прочие	%	6	5	4
Тарифы и персонал				
Средний рост тарифа на перевозку, год к году	%	18	10	12
Среднемесячная зарплата водителя (экипаж на 1 ТС)	тыс. руб.	210	250	290
Дефицит водительского состава (оценка)	% от потребности	10	12	15

Представленные данные раскрывают синергетический эффект ключевых вызовов, стоящих перед отраслью. Вынужденная диверсификация парка, выраженная в девятикратном росте доли китайских тягачей, является прямым ответом на технологические проблемы обслуживания. Этот процесс, усугубляемый нарастающим кадровым дефицитом (увеличение с 10 % до 15 %), формирует устойчивое давление на операционные расходы. Неизбежным следствием этого давления является стабильно высокий ежегодный рост тарифов, что свидетельствует о полной трансляции возрастающих технологических и кадровых издержек на конечных потребителей транспортных услуг.

Обсуждение

Интерпретация полученных результатов. Полученные результаты подтверждают исходную гипотезу исследования о том, что рынок автомобильных перевозок нефтепродуктов находится в состоянии структурного кризиса, скрытого за внешним ростом объемов. Рост доли автотранспорта (табл. 1) является не столько признаком органического развития, сколько вынужденной мерой, вызванной исчерпанием пропускных способностей железнодорожной сети. Радикальная трансформация структуры затрат (табл. 2), где доля расходов на ремонт и запчасти выросла вдвое, обнажает критическую технологическую уязвимость отрасли и ее зависимость от импортных комплектующих. Данные таблицы 3 показывают, что проблемы с обновлением парка и кадровым дефицитом являются не временными трудностями, а долгосрочными системными угрозами, подрывающими стабильность отрасли. Рост тарифов в этих условиях является не спекулятивным, а вынужденным механизмом компенсации издержек.

Ограничения исследования и обобщения его результатов. Следует признать, что данное исследование имеет ряд ограничений. Во-первых, оно основано на анализе агрегированных данных из открытых источников, которые могут не в полной мере отражать специфику отдельных региональных рынков или различия в положении крупных и малых перевозчиков. Во-вторых, часть количественных данных была синтезирована на основе экспертных оценок для восполнения пробелов, что вносит элемент допущения. Тем не менее, общие тенденции и выводы исследования соответствуют экспертным мнениям участников рынка и могут быть экстраполированы на отрасль в целом.

Результаты исследования могут быть использованы:

1. Транспортными компаниями (включая ООО «ТрансОйл»): для стратегического финансового планирования, оценки рисков, связанных с эксплуатацией стареющего парка и волатильностью цен на запчасти, а также для экономического обоснования тарифной политики перед заказчиками.

2. Органами государственного управления: для разработки целевых мер поддержки отрасли, направленных на стимулирование локализации производства автокомпонентов, создание

программ льготного лизинга для обновления парка и разработку федеральных программ по подготовке и привлечению водительских кадров.

Перспективными направлениями для дальнейшего изучения являются:

1. Сравнительный экономический анализ эффективности эксплуатации грузовиков китайских марок в сравнении с продлением срока службы европейской техники в российских условиях.
2. Эконометрическое моделирование влияния дефицита водителей на рентабельность и производительность транспортных компаний.
3. Глубинный анализ региональных диспропорций на рынке перевозок нефтепродуктов.

Заключение

Анализ состояния рынка автомобильных перевозок нефти и нефтепродуктов в РФ выявил его парадоксальное развитие: количественный рост грузооборота происходит на фоне углубления качественного системного кризиса. Ключевыми детерминантами этого кризиса выступают вынужденная логистическая переориентация, критическая зависимость от импортных технологий в условиях старения парка и демографически обусловленный кадровый голод. Совокупным следствием этих факторов стал неконтролируемый рост операционных издержек, который напрямую транслируется в повышение тарифов на перевозки. Сложившаяся ситуация формирует долгосрочные риски для стабильности всей цепочки поставок топливно-энергетического комплекса и требует безотлагательной разработки комплексных стратегических решений как на корпоративном, так и на государственном уровне.

Литература

1. В 2024 г. коммерческий грузооборот автомобильного транспорта в России вырос на 5 % и составил 291 млрд тонно-км [Электронный ресурс]. URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/15491/>
2. В Минтрансе объяснили схему перевозки топлива с 1 января / РБК [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/business/21/11/2024/673e13ac9a7947ae69925691>
3. В правительстве продолжают обсуждать вопрос о приоритетности ж/д-перевозки нефтепродуктов / Интерфакс [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/russia/1004119>
4. ГТЛК представляет обзор транспортного комплекса России по итогам 9 месяцев 2024 года / Ведомости [Электронный ресурс]. URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2024/12/06/gtlk-predstavlyaet-obzor-transportnogo-kompleksa-rossii-po-itogam-9-mesyatsev-2024-goda
5. Калимуллина, Э.Р., Аликаева К.С. Экономические риски цифровой экономики // Экономика и безопасность. 2025. № 1. С. 173–176.
6. Нефтетранспорт – НАП: спрос на автоперевозки битума растет [Электронный ресурс]. URL: <https://www.argusmedia.com/ru/news-and-insights/latest-market-news/2579201-neftetransport--nap-spros-na-autoperevozki-bituma-rastet>
7. Транспортировка и хранение нефти: технологии, оборудование и перспективы развития в России [Электронный ресурс]. URL: <https://nprom.online/technology/transportirovka-i-hranenie-nefti-tehnologii-oborudovanie-i-perspektivy-razvitiya-v-rossii/>