

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2025, Том 17, № 6 / 2025, Vol. 17, Iss. 6 <https://esj.today/issue-6-2025.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/99ECVN625.pdf>

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Мустафаев, Р. М. Экономический анализ рынка грузовых автоперевозок в Российской Федерации / Р. М. Мустафаев, А. А. Майгур, И. Н. Козлов, Е. Е. Собенина // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17. — № 6. — URL: <https://esj.today/PDF/99ECVN625.pdf>.

For citation:

Mustafaev R.M., Maigur A.A., Kozlov I.N., Sobenina E.E. Economic analysis of the road freight transportation market in the Russian Federation. *The Eurasian Scientific Journal*. 2025;17(6): 99ECVN625. Available at: <https://esj.today/PDF/99ECVN625.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 338.47:656.1

Мустафаев Решат Мустафа угли

ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Москва, Россия
E-mail: reshatmus01@yandex.ru

Майгур Алексей Алексеевич

ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Москва, Россия
E-mail: maiguralexci@yandex.ru

Козлов Иван Николаевич

ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Москва, Россия
E-mail: ivankozlovrea@mail.ru

Собенина Екатерина Евгеньевна

ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Москва, Россия
E-mail: ekaterina.sobenina2390@yandex.ru

Научный руководитель: **Шарова Ирина Владимировна**

ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Москва, Россия
E-mail: sharova.iv@rea.ru

Экономический анализ рынка грузовых автоперевозок в Российской Федерации

Аннотация. Рынок грузовых автомобильных перевозок в Российской Федерации находится в фазе глубокой структурной трансформации, обусловленной переориентацией товарных потоков, усилением кадрового дефицита, удорожанием эксплуатационных затрат и нарастающим регуляторным давлением, связанным с обязательным переходом на электронный документооборот. Автомобильный грузовой транспорт занимает ведущее положение в транспортной системе Российской Федерации, обеспечивая перемещение наибольших объёмов грузов среди всех видов транспорта. Предметом настоящего исследования выступают экономические закономерности и факторы, определяющие динамику, структуру и перспективы развития рынка грузовых автоперевозок в условиях макроэкономической нестабильности и институциональных преобразований. В работе применяются методы системного анализа отраслевой статистики, сравнительного анализа экономических показателей автотранспортной отрасли, а также нормативно-правового анализа актуального законодательства в сфере транспортного регулирования. Ключевые результаты свидетельствуют о том, что при сохранении положительной динамики физических объёмов перевозок (рост на 8,3 % в

2024 году) отрасль вступила в период стагнации доходности, обусловленной опережающим ростом себестоимости, тарифной волатильностью и сжатием инвестиционной активности. Разработана авторская систематизация факторов экономической устойчивости отрасли грузовых автоперевозок, включающая кадровые, технико-экономические, регуляторные и конъюнктурные составляющие. Научная новизна заключается в обосновании отраслевой модели экономических противоречий между ростом спроса на автоперевозки и снижением рентабельности операторов в условиях ужесточения регулирования и кадрового голода. Практическая значимость определяется возможностью использования результатов при формировании стратегий развития транспортно-логистических компаний и отраслевой политики в сфере автомобильного грузового транспорта.

Ключевые слова: грузовые автоперевозки; автомобильный транспорт; отраслевая экономика; грузооборот; себестоимость перевозок; кадровый дефицит; электронная транспортная накладная; ГосЛог; лизинг грузовых автомобилей; транспортная логистика

Введение

По данным Росстата, в 2024 году объём грузоперевозок автомобильным транспортом увеличился на 8,3 % и составил 7 млрд тонн, а совокупный грузооборот достиг 385,9 млрд тонно-километров.¹ Следует отметить, что автомобильный транспорт подтвердил свою роль базового элемента внутренних грузовых перевозок, обеспечивая гибкость и оперативность доставки, недоступные альтернативным видам транспорта. По оценкам BusinesStat, коммерческий грузооборот автомобильного транспорта в 2024 году вырос на 5 % и составил 291 млрд тонно-км.² Вместе с тем стоимостные показатели рынка демонстрируют существенно иную динамику. Объём рынка автомобильных перевозок крупнотоннажных грузов, согласно данным компании Керп, по итогам 2023 года составил 4,6 трлн руб., а по прогнозам на 2024 год достиг 5,2 трлн руб.³ Наряду с положительной динамикой объёмных показателей, отрасль столкнулась с комплексом системных проблем, включающих дефицит квалифицированных водителей, удорожание лизинга и обслуживания автопарка, а также нарастающее регуляторное давление, связанное с обязательным переходом на электронный документооборот через платформу «ГосЛог».

Объектом исследования выступает рынок грузовых автомобильных перевозок Российской Федерации как сегмент транспортно-логистической отрасли.

Предметом исследования являются экономические факторы, закономерности и противоречия, определяющие динамику и структуру рынка грузовых автоперевозок в современных условиях.

Цель исследования состоит в выявлении и систематизации экономических факторов, определяющих трансформацию рынка грузовых автоперевозок в Российской Федерации, с учётом отраслевой специфики и актуальных институциональных изменений.

Задачи исследования сформулированы следующим образом.

¹ TAdviser. Грузоперевозки (рынок России). — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: [https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%93%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%BA%D0%B8_\(%D1%80%D1%8B%D0%BD%D0%BE%D0%BA_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8\)](https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%93%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%BA%D0%B8_(%D1%80%D1%8B%D0%BD%D0%BE%D0%BA_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8)) (дата обращения 25.03.2026).

² BusinesStat / РБК Магазин исследований. Анализ рынка автомобильных грузоперевозок в России в 2020–2024 гг. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/15491/> (дата обращения 25.03.2026).

³ Retail.ru. Рынок грузоперевозок России на грани коллапса в 2025 году. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.retail.ru/articles/rynok-gruzoperevozok-na-grani-kollapsa/> (дата обращения 25.03.2026).

1. Провести анализ макроэкономических показателей рынка грузовых автоперевозок и выявить ключевые тенденции его развития в 2023–2025 годах.
2. Исследовать экономические последствия кадрового дефицита и удорожания эксплуатационных затрат для операторов рынка автоперевозок.
3. Систематизировать отраслевые экономические факторы, определяющие перспективы развития рынка в условиях цифровой трансформации и ужесточения регулирования.

Научная новизна заключается в обосновании отраслевой систематизации экономических противоречий рынка грузовых автоперевозок, раскрывающей взаимосвязь между ростом физических объёмов перевозок и снижением рентабельности операторов в условиях структурных изменений отрасли.

Практическая значимость работы определяется возможностью использования полученных результатов при разработке стратегий развития транспортно-логистических компаний, а также при формировании отраслевой политики в сфере автомобильного грузового транспорта.

1. Методы и материалы

Методологическую основу исследования составляют фундаментальные положения отраслевой экономики, теории транспортных рынков и институциональной экономической теории. Теоретической базой послужили работы российских и зарубежных исследователей в области экономики транспорта, логистического менеджмента и отраслевого анализа: И.И. Батищева [1], И.С. Казанцева [2], М.О. Тураевой [3], О.Н. Жильцовой [4], С.В. Полянской [5], Ф.Л. Фирсова [6], А.О. Слесарчука [7], А.А. Арского [8], М.С. Рагозина [9], А.Д. Богера [10], Ю.Д. Низяевой [11], И.В. Калашниковой [12], Е.А. Болотновой [13], М. В. Селюкова [14], О.Н. Сусяковой [15].

В качестве методов исследования применён комплекс аналитических подходов, включающий системный анализ отраслевой статистики за 2023–2025 годы, сравнительный анализ экономических показателей автотранспортной отрасли, контент-анализ нормативно-правовых актов и стратегических документов, а также статистический анализ данных о кадровом обеспечении и инвестиционной активности в отрасли.

Эмпирическую базу составили данные Федеральной службы государственной статистики (Росстат), аналитические материалы BusinesStat, Kept, M.A. Research, Strategy Partners, аналитические обзоры СберПро, данные транспортной биржи АТІ.SU, аналитика «Автостат Инфо» о рынке грузовых автомобилей, а также исследования hh.ru, SuperJob, «Зарплата.ру» о рынке труда в транспортно-логистической отрасли. Нормативно-правовой основой послужили Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ о переходе на обязательный электронный документооборот в грузоперевозках, положения о национальной цифровой платформе «ГосЛог», а также Устав автомобильного транспорта (Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ).

2. Результаты и обсуждение

Теоретические основания экономического анализа рынка грузовых автоперевозок базируются на положениях отраслевой экономики, рассматривающей транспорт как инфраструктурную отрасль, производящую специфическую услугу по пространственному перемещению грузов, стоимость которой определяется совокупностью факторов спроса, предложения и институциональных условий. Принципиально важным представляется то, что автомобильный грузовой транспорт в российской экономике выполняет функцию связующего

элемента между производственным и потребительским секторами, обеспечивая «последнюю милю» доставки и оперативное перемещение грузов по внутренним маршрутам. По данным Росстата, совокупный грузооборот всех видов транспорта в России в 2024 году составил 5573,7 млрд тонно-км, при объёме перевозок 9,4 млрд тонн.¹

Необходимо подчеркнуть, что 2024 год стал периодом одновременно рекордных объёмов и нарастающих структурных диспропорций в отрасли. Ключевые макроэкономические показатели рынка автомобильных грузоперевозок представлены в таблице 1.

Таблица 1

**Основные экономические показатели рынка
грузовых автоперевозок в России (2022–2025 гг.)**

Показатель	2022	2023	2024	2025
Объём перевозок грузов автотранспортом, млрд тонн	5,5	6,5	7,0	7,2
Коммерческий грузооборот автотранспорта, млрд тонно-км	237,0	276,8	291,0	299,3
Объём рынка автогрузоперевозок (FTL + LTL), трлн руб.	2,18	2,41	2,63	2,63
Продажи новых грузовых автомобилей, тыс. шт.	119,0	143,4	126,2	88,0
Средняя месячная выручка на один тягач, тыс. руб.	520,0	580,0	632,0	640,0

Составлено авторами на основе анализа материалов⁴

Данные таблицы 1 свидетельствуют о том, что при сохранении роста физических объёмов перевозок (коммерческий грузооборот увеличился с 237 млрд тонно-км в 2022 году до 291 млрд в 2024 году) стоимостной объём рынка (FTL+LTL) вырос с 2,18 трлн руб. в 2022 году до 2,63 трлн руб. в 2024 году, однако темпы прироста выручки замедлились с 13 % в 2024 году до практически нулевого значения в 2025 году. Показательно, что продажи новых грузовых автомобилей сократились на 12 % в 2024 году по сравнению с 2023 годом, а прогноз на 2025 год предполагает дальнейшее падение как минимум на 30 %.

Особого внимания заслуживает проблема финансовой устойчивости операторов рынка. Совокупная выручка компаний, специализирующихся на большегрузных перевозках, в 2025 году, по оценкам Инмаркон, достигнет примерно 2,63 трлн руб. при незначительном приросте по сравнению с 2024 годом. Вместе с тем в первой половине 2025 года отраслевая выручка сократилась на 5 %, несмотря на увеличение физических объёмов перевозок на 3,5 %, что объясняется снижением тарифов на фоне уменьшения деловой активности. По информации транспортной биржи ATI.SU, в 2024 году ставки по популярным маршрутам снизились в среднем на 8 %, тогда как годом ранее демонстрировали рост почти на треть.

⁴ TAdviser. Грузоперевозки (рынок России). — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: [https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%93%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%BA%D0%B8_\(%D1%80%D1%8B%D0%BD%D0%BE%D0%BA_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8\)](https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%93%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%BA%D0%B8_(%D1%80%D1%8B%D0%BD%D0%BE%D0%BA_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8)) (дата обращения 25.03.2026).

BusinesStat / РБК Магазин исследований. Анализ рынка автомобильных грузоперевозок в России в 2020–2024 гг. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/15491/> (дата обращения 25.03.2026).

Retail.ru. Рынок грузоперевозок России на грани коллапса в 2025 году. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.retail.ru/articles/rynok-gruzoperevozok-na-grani-kollapsa/> (дата обращения 25.03.2026).

iGrader.ru. Итоги грузового рынка России за 2024 год. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://igrader.ru/cargo/itogi-gruzovogo-rynka-rossii-za-2024-god/> (дата обращения 25.03.2026).

РБК. «Дочка» «Сбера» спрогнозировала рост грузовых автоперевозок до 3 трлн руб. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.rbc.ru/business/30/03/2023/642435409a7947e436f4d7d2> (дата обращения 25.03.2026).

Инмаркон. Рынок автоперевозок России в 2025 году. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://inmarcon.ru/rynok-avtomobilnyh-gruzoperevozok-v-2025/> (дата обращения 25.03.2026).

Следует отметить, что ситуацию усугубляет значительное сжатие лизингового рынка грузовой техники. За первые шесть месяцев 2025 года компании приобрели в финансовую аренду лишь 11,9 тыс. единиц техники, что в 1,5 раза меньше, чем годом ранее.⁵ Одновременно бизнес вернул лизинговым компаниям около 42 тыс. автомобилей. По оценкам экспертов, сокращение выдачи лизинга в 2025 году может составить до 60 %, а доля лизинга в общем объёме продаж грузовых автомобилей опустится до рекордно низких 53 %.³ По оценкам управляющего партнёра М.А. Research Л. Симоновой, до 15 % перевозчиков могут покинуть рынок к концу 2025 года.⁵

Немаловажное значение имеет проблема кадрового дефицита, выступающая одним из главных системных ограничителей развития отрасли. Экономические аспекты кадровой проблемы систематизированы в таблице 2.

Таблица 2

Экономические характеристики кадрового дефицита в отрасли грузовых автоперевозок (2024–2025 гг.)

Показатель	Значение
Оценка общего дефицита водителей грузовиков в РФ	до 500 тыс. человек
Доля автопарка, простаивающего из-за нехватки водителей	5–10 %
Рост средней заработной платы водителей в 2024 году	48 % (до 129 тыс. руб.)
Средняя зарплата водителя-дальнобойщика на конец 2024 года	150 000–250 000 руб.
Доля заработной платы водителя в структуре тарифа	более 30 % (до 2022 г. было 15–20 %)
Средний возраст водителя грузовика	44,5 лет (данные IRU)
Прогноз дефицита водителей к 2028 году	до 800 тыс. человек

Составлено авторами на основе анализа материалов⁶

Анализ представленной в таблице 2 информации демонстрирует глубину кадрового кризиса в отрасли. По некоторым оценкам, рынку не хватает до 500 тыс. водителей грузовиков.⁷ Исследование Института социально-политических исследований РАН (февраль 2024 года, 276 перевозчиков) показало, что 68,4 % компаний испытывают кадровый голод, каждый четвёртый работодатель недосчитывается более 30 % водителей, а в 2023 году грузовики простаивали в среднем 47 дней из-за отсутствия водителей.⁸

Уместно заметить, что нехватка водителей имеет чёткие экономические последствия. По оценкам SOTA Logistic, один день простоя большегруза обходится компаниям от 15 000 до 50 000 рублей. По оценкам Strategy Partners, увеличение себестоимости перевозок в 2024 году

⁵ Инмаркон. Рынок автоперевозок России в 2025 году. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://inmarkon.ru/rynok-avtomobilnyh-gruzoperevozok-v-2025/> (дата обращения 25.03.2026).

⁶ Forbes. Кризис на колесах: логистика дорожает из-за дефицита кадров. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.forbes.ru/biznes/514890-krizis-na-kolesah-logistika-dorozaet-iz-za-deficita-kadrov> (дата обращения 25.03.2026).

Retail.ru. Рынок грузоперевозок России на грани коллапса в 2025 году. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.retail.ru/articles/rynok-gruzoperevozok-na-grani-kollapsa/> (дата обращения 25.03.2026).

СберПро. Анализ рынка логистики и транспортных услуг: тренды в 2025 году в России. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://sber.pro/publication/trendi-razvitiya-logistiki-rossii-v-2025-godu/> (дата обращения 25.03.2026).

⁷ Forbes. Кризис на колесах: логистика дорожает из-за дефицита кадров. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.forbes.ru/biznes/514890-krizis-na-kolesah-logistika-dorozaet-iz-za-deficita-kadrov> (дата обращения 25.03.2026).

⁸ SPCard24. Ушли на СВО: к чему приведёт небывалый дефицит кадров водителей большегрузов в России. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://spcard24.ru/novosti/tpost/18oehr74h1-ushli-na-svo-k-chemu-privedyot-nebivalii> (дата обращения 25.03.2026).

составило 24 %, а почти половина роста пришлась именно на оплату труда водителей.⁷ По данным исследования hh.ru, средняя предлагаемая зарплата водителя в январе 2025 года достигла 137 тыс. руб., что на 28 % выше уровня 2024 года.⁹

В дополнение к изложенному необходимо подчеркнуть значимость регуляторных преобразований, оказывающих существенное влияние на экономику отрасли. Согласно Федеральному закону от 07.06.2025 № 140-ФЗ, с 1 сентября 2026 года электронная транспортная накладная (ЭТрН) становится обязательной для всех участников грузоперевозок.¹⁰ С 1 марта 2026 года на базе национальной цифровой платформы «ГосЛог» начнёт функционировать обязательный реестр экспедиторов. По расчётам экспертов, внедрение платформы «ГосЛог» позволит снизить затраты на транспортировку грузов на 16,5 %, увеличить пропускную способность маршрутов на 15 % и обеспечить экономию до 170 млрд руб. на бумажном документообороте.¹¹

Вместе с тем переход на электронный документооборот сопряжён с дополнительными затратами для перевозчиков, особенно для малого и среднего бизнеса, и может привести к ускорению консолидации рынка, вытесняя неформальных участников. По данным экспертов отрасли, доля «серого» рынка в настоящее время оценивается в 70 %.³ Внедрение обязательного электронного документооборота и реестра экспедиторов направлено на повышение прозрачности рынка, однако неизбежно создаст краткосрочное давление на издержки легальных участников.

Помимо указанного, существенным фактором является рост утилизационного сбора на грузовые автомобили. С 1 октября 2024 года утилизационный сбор на грузовики и тягачи увеличился на 40–50 %, а его дальнейшее повышение запланировано до 2030 года. По данным экспертов, утилизационный сбор на седельные тягачи массой от 12 до 20 тонн составляет на текущий момент 2,5 млн руб., а на тягачи массой от 20 до 50 тонн достигает 2,9 млн руб. Совокупность данных факторов формирует среду повышенных финансовых рисков для операторов рынка.

Равным образом существенным является рассмотрение структурных сдвигов в грузовых потоках, произошедших в последние годы. Если ранее до 20–30 % объёмов приходилось на перевозки из Китая, а оставшаяся часть обеспечивалась европейским направлением, то к 2024–2025 годам ситуация изменилась на противоположную.¹²

Рост объёмов электронной коммерции (оборот увеличился на 40 % в 2024 году), активизация международной торговли со странами Азии и ЕАЭС, а также переориентация грузопотоков с железнодорожного на автомобильный транспорт стали ключевыми драйверами спроса.¹

Стоит обратить внимание на то, что совокупность выявленных факторов формирует системное противоречие, характерное для современного состояния отрасли. Экономические факторы трансформации рынка систематизированы в таблице 3.

⁹ Logistics.ru. Логистика на грани кадрового дефицита: водители и складской персонал — самые дефицитные профессии 2025 года. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://logistics.ru/rabota-i-karera-v-logistike-upravlenie-logistikoy-i-kompaniy/logistika-na-grani-kadrovogo-deficita> (дата обращения 25.03.2026).

¹⁰ Минтранс России. Россия переходит на электронный документооборот на транспорте. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11921> (дата обращения 25.03.2026).

¹¹ Контур.Логистика. ГосЛог в 2026: полное руководство для экспедиторов и перевозчиков. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://kontur.ru/logistika/spravka/83369-rukovodstvodyaekspeditoroviperevozchikov> (дата обращения 25.03.2026).

¹² MJR. Рынок автоперевозок в 2025: текущая ситуация и прогнозы. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://mjr.ru/blog/rynok-gruzovykh-avtoperevozok-v-rossii-i-mire/> (дата обращения 25.03.2026).

Таблица 3

**Систематизация экономических факторов
трансформации рынка грузовых автоперевозок**

Группа факторов	Содержание	Экономический эффект
Факторы спроса	Рост e-commerce, переориентация товарных потоков на Восток, развитие внутреннего потребления	Увеличение объёмов перевозок на 5–8 % в год
Кадровые факторы	Дефицит водителей (до 500 тыс.), старение кадров, рост зарплат на 28–48 %	Рост себестоимости перевозок, простой 5–10 % автопарка
Финансовые факторы	Высокая ключевая ставка, сжатие лизинга (-60 %), рост утилизационного сбора (40–50 %)	Снижение инвестиций в обновление автопарка, уход до 15 % операторов с рынка
Регуляторные факторы	Обязательная ЭТрН с 09.2026, реестр экспедиторов «ГосЛог» с 03.2026, электронные путевые листы	Рост прозрачности, но дополнительные затраты для малых перевозчиков
Конъюнктурные факторы	Тарифная волатильность (снижение на 8 % в 2024, рост на 13 % осенью 2025)	Нестабильность доходности, затруднение планирования
Инфраструктурные факторы	Износ автопарка (50 % + грузовиков старше 10 лет), импортозамещение техники	Рост эксплуатационных расходов, зависимость от китайских производителей

Составлено авторами на основе анализа материалов¹³

Результаты, отраженные в таблице 3, позволяют сделать вывод о том, что рынок грузовых автоперевозок находится в состоянии, при котором положительная динамика спроса не трансформируется в пропорциональный рост доходности операторов. Рынок вступил в фазу консолидации, при которой менее эффективные участники вынуждены покидать отрасль, а выжившие компании ориентируются на повышение операционной эффективности и цифровизацию бизнес-процессов.

Выводы

Анализ макроэкономических показателей рынка грузовых автоперевозок позволил установить, что при сохранении устойчивого роста физических объёмов перевозок (грузооборот автомобильного транспорта достиг 291 млрд тонно-км в 2024 году, а объёмы перевозок составили 7 млрд тонн) стоимостные показатели рынка демонстрируют замедление темпов роста, обусловленное тарифной волатильностью, снижением деловой активности в первой половине 2025 года и сжатием инвестиционного спроса на фоне высокой ключевой ставки Банка России.

Исследование экономических последствий кадрового дефицита показало, что нехватка водителей грузовиков (по различным оценкам, от 100 до 500 тыс. человек) является ключевым фактором роста себестоимости перевозок, обеспечивая увеличение заработных плат на 28–48 % в 2024 году, что привело к повышению доли оплаты труда водителя в структуре тарифа с 15–20 % до более чем 30 %. Одновременно рост утилизационного сбора на 40–50 %, удорожание лизинга и обслуживания техники формируют среду опережающего роста затрат, следствием чего может стать уход с рынка до 15 % операторов к концу 2025 года.

¹³ Forbes. Кризис на колесах: логистика дорожает из-за дефицита кадров. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.forbes.ru/biznes/514890-krizis-na-kolesah-logistika-dorozaet-iz-za-deficita-kadrov> (дата обращения 25.03.2026).

Retail.ru. Рынок грузоперевозок России на грани коллапса в 2025 году. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.retail.ru/articles/rynok-gruzoperevozok-na-grani-kollapsa/> (дата обращения 25.03.2026).

Инмаркон. Рынок автоперевозок России в 2025 году. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://inmarkon.ru/rynok-avtomobilnyh-gruzoperevozok-v-2025/> (дата обращения 25.03.2026).

Минтранс России. Россия переходит на электронный документооборот на транспорте. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11921> (дата обращения 25.03.2026).

Систематизация отраслевых экономических факторов позволила выделить шесть ключевых групп (факторы спроса, кадровые, финансовые, регуляторные, конъюнктурные и инфраструктурные), совокупное воздействие которых определяет вектор трансформации рынка в направлении консолидации, цифровизации и повышения прозрачности. Обязательный переход на электронный документооборот через платформу «ГосЛог» с 2026 года создаёт предпосылки для значительного снижения транзакционных издержек (до 16,5 %) и повышения эффективности логистических цепочек, однако требует существенных адаптационных инвестиций от всех участников рынка. Полученные результаты расширяют теоретические представления отраслевой экономики о закономерностях развития транспортных рынков в условиях структурной трансформации и могут быть использованы при формировании стратегий развития транспортно-логистических компаний и государственной отраслевой политики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Батищев, И.И. Актуальные проблемы развития рынка грузовых автотранспортных перевозок / И.И. Батищев, М.А. Низов, И.А. Можайская // ЭКО. — 2022. — № 9(579). — С. 46–65. — DOI 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-46-65. — EDN QRIEVI.
2. Казанцев, И.С. Разворот с Запада на Восток и Юг. Проблемы и тенденции национального транспортного комплекса: грузовой автомобильный транспорт сегодня / И.С. Казанцев // Первый экономический журнал. — 2024. — № 11(353). — С. 59–69. — DOI 10.58551/20728115_2024_11_59. — EDN EWJUOQ.
3. Тураева, М.О. Российские грузоперевозки в новых условиях: возможности и ограничители / М.О. Тураева // Вестник Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова. — 2025. — Т. 22, № 1(139). — С. 159–167. — DOI 10.21686/2413-2829-2025-1-159-167. — EDN АНВМКD.
4. Жильцова, О.Н. Тенденции трансформации транспортной отрасли России в 2025 г. / О.Н. Жильцова, Д.А. Жильцов, А.А. Арский // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17, № S1. — EDN CODODT.
5. Полянская, С.В. Экономический анализ системы взимания платы за грузоперевозки в условиях изменения логистики / С.В. Полянская, Д.Д. Ульзетуева // Научные труды Северо-Западного института управления РАНХиГС. — 2023. — Т. 14, № 3(60). — С. 125–134. — EDN FBRUGQ.
6. Фирсов, Ф.Л. Анализ рынка грузовых автомобилей с 2020 по 2023 года. Уход одних игроков, появление новых участников / Ф.Л. Фирсов, И.С. Терехин, А.В. Александров // Human Progress. — 2024. — Т. 10, № 5. — DOI 10.46320/2073-4506-2024-5a-22. — EDN JZMHNS.
7. Слесарчук, А.О. Перспективы развития автономного грузового транспорта до 2030 года / А.О. Слесарчук // Прогрессивная экономика. — 2025. — № 8. — С. 248–261. — DOI 10.54861/27131211_2025_8_248. — EDN SLYDRS.
8. Арский, А.А. Тенденции трансформации транспортной отрасли России / А.А. Арский, О.Н. Жильцова, Д.А. Жильцов // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15, № 5. — EDN SMVLWH.
9. Рагозин, М.С. Эффективность прогнозирования и планирования автомобильных грузоперевозок в России: проблемы и пути решения / М.С. Рагозин // Деловой вестник предпринимателя. — 2024. — № 3(17). — С. 33–39. — EDN NCABFL.

10. Богер, А.Д. Ситуационный анализ рынка грузовых перевозок и перспективы его развития / А.Д. Богер // Мир транспорта. — 2021. — Т. 19, № 6(97). — С. 38–47. — DOI 10.30932/1992-3252-2021-19-6-6. — EDN EFTYYL.
11. Низяева, Ю.Д. Анализ рынка грузовых перевозок / Ю.Д. Низяева, Н.А. Слободчиков // Системный анализ и логистика. — 2023. — № 2(36). — С. 105–109. — DOI 10.31799/2077-5687-2023-2-105-109. — EDN MUKCAE.
12. Калашникова, И.В. Состояние рынка грузовых автомобильных перевозок в России / И.В. Калашникова, В.В. Кубичек, А.В. Концевая // Вестник Тихоокеанского государственного университета. — 2020. — № 2(57). — С. 57–62. — EDN PCCLHN.
13. Анализ рынка логистических грузоперевозок Краснодарского края / Е.А. Болотнова, А.Н. Олейник, Р.С. Лазеева, В.В. Нефедова // Вестник Академии знаний. — 2023. — № 1(54). — С. 57–64. — EDN NTAFYK.
14. Селюков, М.В. Проблемы и перспективы развития транспортной отрасли как фактора роста российской экономики / М.В. Селюков, Е.О. Цевенкова, Н.П. Шалыгина // Экономика. Информатика. — 2025. — Т. 52, № 2. — С. 346–358. — DOI 10.52575/2687-0932-2025-52-2-346-358. — EDN ILFKWQ.
15. Сусякова, О.Н. Рынок автомобильных грузоперевозок в России: проблемы и перспективы роста / О.Н. Сусякова, Д.В. Карпов // Финансовый менеджмент. — 2025. — № 5. — С. 230–236. — EDN HRIFYW.

Mustafaev Reshat Mustafa Ugli

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia
E-mail: reshatmus01@yandex.ru

Maigur Aleksey Alekseevich

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia
E-mail: maiguralexci@yandex.ru

Kozlov Ivan Nikolaevich

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia
E-mail: ivankozlovrea@mail.ru

Sobenina Ekaterina Evgenievna

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia
E-mail: ekaterina.sobenina2390@yandex.ru

Academic adviser: **Sharova Irina Vladimirovna**

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia
E-mail: sharova.iv@rea.ru

Economic analysis of the road freight transportation market in the Russian Federation

Abstract. The road freight transportation market in the Russian Federation is undergoing a profound structural transformation caused by the reorientation of commodity flows, a growing labor shortage, rising operating costs, and increasing regulatory pressure associated with the mandatory transition to electronic document management. Road freight transport occupies a leading position in the Russian Federation's transportation system, handling the largest volumes of freight of all modes of transport. This study examines the economic patterns and factors that determine the dynamics, structure, and development prospects of the freight road transportation market in the context of macroeconomic instability and institutional transformation. The study utilizes methods of systemic analysis of industry statistics, comparative analysis of the economic indicators of the road transport industry, and regulatory analysis of current legislation in the field of transport regulation. Key findings indicate that, while physical transportation volumes continue to show positive growth (an 8,3 % increase in 2024), the industry has entered a period of stagnation in profitability due to accelerated cost growth, tariff volatility, and a decline in investment activity. The author has developed a systematization of factors determining the economic sustainability of the freight road transportation industry, including human resources, technical and economic, regulatory, and market conditions. The scientific novelty lies in the substantiation of an industry-specific model of the economic contradictions between growing demand for road transport and declining operator profitability in the face of tightening regulations and a labor shortage. The practical significance lies in the potential use of the results in formulating development strategies for transport and logistics companies and industry policies in the field of road freight transport.

Keywords: road freight transport; road transport; industry economics; freight turnover; transportation costs; labor shortages; electronic consignment notes; GosLog; truck leasing; transport logistics