

**Поликанова Анастасия Руслановна**

Российский государственный университет им. В.М. Лебедева (Санкт-Петербург)

**Кризис транспортного рынка Российской Федерации: правовой и экономический аспект**

**Аннотация.** Данная статья ставит своей целью всестороннее рассмотрение экономических и правовых аспектов кризиса, сложившегося на транспортном рынке Российской Федерации (рынке грузоперевозок). В ходе подготовки статьи детально исследуются ключевые экономические и правовые причины его возникновения, предпосылки повлекшие такую ситуацию, а также действия, которые предпринимает государство для преодоления данного кризиса. Применяемые методы исследования включают контент-анализ, статистический анализ, обобщение полученных данных, дедукция и индукция. Среди используемых источников особое внимание уделяется статистическим данным, актуальной правовой информации и прогностическим статьям других исследователей. В заключительной части статьи рассматриваются три прогнозные модели возможного выхода транспортного рынка из кризиса и последующей стабилизации сложившейся в государстве ситуации, делаются выводы относительно сложившейся ситуации.

**Ключевые слова:** транспортный кризис, грузоперевозки, рынок грузоперевозок РФ, лизинг.

**Polikanova Anastasia Ruslanovna**

Lebedev Russian State University (Saint Petersburg)

**The crisis of the transport market of the Russian Federation: the legal and economic aspect**

**Abstract.** This article aims at a comprehensive review of the economic and legal aspects of the crisis in the transport market of the Russian Federation (cargo transportation market). During the preparation of the article, the key economic and legal reasons for its occurrence, the prerequisites that led to such a situation, as well as the actions that the state is taking to overcome this crisis are examined in detail. The applied research methods include content analysis, statistical analysis, generalization of the obtained data, deduction and induction. Among the sources used, special attention is paid to statistical data, relevant legal information, and predictive articles by other researchers. In the final part of the article, three forecast models of the possible exit of the transport market from the crisis and the subsequent stabilization of the current situation in the state are considered, conclusions are drawn regarding the current situation.

**Keywords:** transport crisis, cargo transportation, freight transportation market of the Russian Federation, leasing.

Актуальность данной работы обусловлена возникновением кризисной ситуации на рынке транспортных перевозок, которая повлекла за собой неожиданное банкротство более 7 тысяч транспортных компаний, занимавшихся перевозкой грузов, в том числе и продовольственных. Рентабельность бизнеса, занимающегося перевозками, значительно снизилась, а расходы сильно возросли. Объём грузовых перевозок – один из главных показателей состояния экономики в любой стране. В последнее время его показатели в Российской Федерации (далее – РФ) значительно падают как в морских портах, так и на железной дороге, и даже на воздушном и автомобильном транспорте, что свидетельствует

о стагнации в ряде отраслей промышленности, снижении деловой активности и потребительского спроса, и способно привести к росту цен на продовольственные товары.

На фоне ряда как правовых, так и экономических изменений, спровоцированных глобальными вызовами современности, появилась необходимость перестройки транспортно-логистических цепочек, которая вследствие непредвиденных обстоятельств привела к транспортному кризису [4].

Одной из главных причин перестройки, а соответственно в дальнейшем и кризиса, стало санкционное давление недружественных государств [5]. Из-за чего возросли издержки на содержание крупнотоннажного автопарка и в срочном порядке появилась необходимость в переориентации внешнеэкономических связей и развития отличных от уже существующих транспортных коридоров. Например, в 2024 году по сравнению с предыдущим годом, согласно статистическим данным, импорт китайских грузовиков снизился на 15% по объёму и на 13% по стоимости. Еще хуже дела обстояли с импортом тяжелых грузовиков, который упал на 40%. А ко всему прочему, как отмечает заместитель гендиректора «Байкал-Сервис ТК» Александр Зарецкий, дополнительное давление оказал и рост утильсбора, который с 1 января 2026 г. в соответствии с поправками, внесёнными в Федеральный закон от 24.06.1998 № 89-ФЗ [1] «Об отходах производства и потребления», возрос в среднем на 20%. Это сделало ввоз и закупку зарубежной техники экономически невыгодной для многих перевозчиков. Всё это привело к дефициту новой техники, что существенно затруднило обновление автопарка, средний срок службы которого – 23 года.

Не последнюю роль в этом кризисе сыграло повышение Центральным Банком ключевой ставки до 21% в 2025 году, что привело к увеличению стоимости кредитов и лизинга грузовых автомобилей. По данным на июнь 2025 года, она достигла 370 000 тыс. руб. в месяц, что стало неподъёмной нагрузкой для многих перевозчиков и соответственно также затруднило содержание автопарка, на котором и строится бизнес. Себестоимость перевозок резко упала, как и спрос на неё по отношению к отечественным компаниям, в связи с принятием и вступлением в силу приказа Минтранса России от 11.11.2024 №398 [2] о каботажных перевозках для транспортных компаний Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС). Перевозчики из Беларуси, Казахстана, Армении и Кыргызстана получили право осуществлять до трёх рейсов по территории РФ в течение семи дней. Несмотря на ряд ограничений иностранцы представляют серьёзную конкуренцию для российских транспортных компаний в первую очередь из-за искусственного занижения цен, которые оказываются ниже рыночных.

Немаловажную роль в появлении транспортного кризиса сыграл кадровый голод [3]. Эта проблема давно и остро стоит в отрасли. Так в 2024 г. дефицит водителей достиг 25%, а их средний возраст значительно увеличился - с 48 до 54 лет. И это несмотря на рост заработных плат, они повысились на 48%, что в разы увеличило затраты компаний. По прогнозам экспертов, проблема недостатка сотрудников будет только усугубляться, к 2028 году дефицит может достичь 800 тыс. человек.

Также ко всему прочему вышеперечисленному, в 2025 году остро стояла проблема роста топлива, его стоимость увеличилась на 20%. Государственные органы приняли меры для стабилизации ситуации, однако в основном это коснулось цен в розничной продаже для личных автомобилей. Большую роль сыграло и то, что большинство грузовых автомобилей используют дизельное топливо, стоимость которого в разы выше бензина.

В 2026 году ситуация не улучшилась.

Эксперты признают, что этот год может стать точкой структурного перелома для логистики в РФ. Все испытания, с которыми сталкивается отрасль: снижение объёмов перевозок, санкции, рост затрат и ужесточение государственного контроля, в итоге могут привести к смещению приоритетов от цены и скорости к эффективному управлению рисками, прогнозированию сбоев и правовой корректности операции.

В 2026 таможенные и налоговые органы стали обращать на логистику больше внимания, что тоже усложнило работу. Основная цель – сокращение серого импорта и

недостовверного декларирования. Подобные обстоятельства повышают прозрачность отрасли, но одновременно повышают порог входа, чем сокращают количество предложений на рынке.

Дополнительным источником неопределённости остаётся динамика покупательной способности. Даже если учитывать формальный рост дохода, экспертами отмечается повышенная чувствительность к ценам и чрезмерное осторожное поведение потребителей. Это также влияет на процент снижения объёмов перевозок – в январе 2026 года объём составил 233 млн. тонн, что на 4% меньше, чем в декабре 2024 года. Это повышает необходимость точных расчётов стоимости и сроков и более серьёзное управление запасами.

По прогнозам, также как в 2025 году, число перевозчиков может сократиться ещё на 20% от числа оставшихся на рынке компаний. Такими же актуальными остаются проблемы кадрового голода. В 2026 году возрастает количество требований к кандидатам, не хватает как водителей, так и специалистов, умеющих работать с цифровыми платформами, нужными для работы с электронным документооборотом и системами аналитики.

Особенно остро всё это отразилось на сегменте малотоннажных перевозок. Налоговые реформы, снижение лимита по патенту для ИП, в частности, привели к массовому уходу с рынка частных перевозчиков, именно они закрывали значительную часть мелких региональных поставок. Более крупные компании не успели так быстро их заместить из-за меньшей экономической привлекательности подобных заказов и иной, не знакомой им, операционной модели.

Принимаемые государством меры по «спасению» отрасли, вроде ранее упомянутой цифровизации и упрощенной формы налогообложения, однако, оказываются недостаточно эффективны и местами даже усугубляют ситуацию.

Как заявляют эксперты, сейчас для рынка существуют три основных сценария развития событий.

Первый – наиболее ожидаемый. К середине 2026 года подойдут сроки окончания лизинговых сделок, заключенных в 2021-2022 годах, многие компании не смогут выкупить транспорт или оперативно организовать рефинансирование, из-за чего столкнутся с выбором продать актив по заниженной цене или вернуть его лизинговой компании. Это вызовет волну принудительного сокращения автопарка и закрытия многих транспортных компаний.

Второй сценарий признаётся самым оптимистичным и включает в себя предположение о том, что более опытные перевозчики начнут создавать неформальные кооперативы для увеличения эффективности планирования погрузки, просчёта рисков и переговоров с отправителями. В ходе такого сценария к концу года есть шансы восстановить власть исполнителя на рынке.

В третьем сценарии велик риск расслоения рынка на два сектора –низкодоходных перевозок по стандартным маршрутам по низким ценам и специализированных перевозок с высоким входным порогом и рядом сложно выполнимых требований от клиента к компании.

Рынок перевозок проходит сложный период перестройки со становлением новых правил и требований к перевозчику. Несмотря на обилие сценариев и предположений, эксперты признают, этот кризис был необходим отрасли, чтобы изменить действовавший до этого в логистике устаревший уклад.

### **Список источников**

1. Федеральный закон "Об отходах производства и потребления" от 24.06.1998 N 89-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102053807&ysclid=mjjcxaqrne42715386> (дата обращения: 20.12.2025).

2. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11.11.2024 № 398 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202411290060?ysclid=mjjcyhzdsv186234789> (дата обращения: 22.12.2025).

3. 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. № 1. URL: <https://esj.today/PDF/48FAVN125.pdf> (дата обращения: 20.12.2025).

4. Камынин, В. А. Оценка кризиса авиатранспортной отрасли, обусловленного санкциями: обоснование системных изменений в управлении экономикой / В. А. Камынин // Экономика, предпринимательство и право. 2024. Т. 14, № 2. С. 371-388. – DOI 10.18334/erp.14.2.120520 (дата обращения 20.12.2025)

5. Шелков Г. С., Мизиев М. М. Кризис грузопотоков: системный анализ транспортной инфраструктуры России в 2025 году // Вестник науки. 2025. №12 (93). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/krizis-gruzopotokov-sistemnyy-analiz-transportnoy-infrastruktury-rossii-v-2025-godu> (дата обращения: 24.12.2025).

#### **Сведения об авторе**

**Поликанова Анастасия Руслановна**, студент, Российский государственный университет правосудия имени В.М. Лебедева, Санкт-Петербург, Россия.

#### **Научный руководитель**

**Привалов Николай Геннадьевич**, доктор экономических наук, доцент, Российский государственный университет правосудия имени В.М. Лебедева, Санкт-Петербург, Россия.

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

**Polikanova Anastasia Ruslanovna**, student, Lebedev Russian State University of Justice, St. Petersburg, Russia.

#### **Scientific supervisor**

**Privalov Nikolay Gennadievich**, Doctor of Economics, Associate Professor, Lebedev Russian State University of Justice, St. Petersburg, Russia.