



СТРАТЕГИЯ
ДЕЛА

ДЕФИЦИТ ВОДИТЕЛЕЙ системный поиск решения

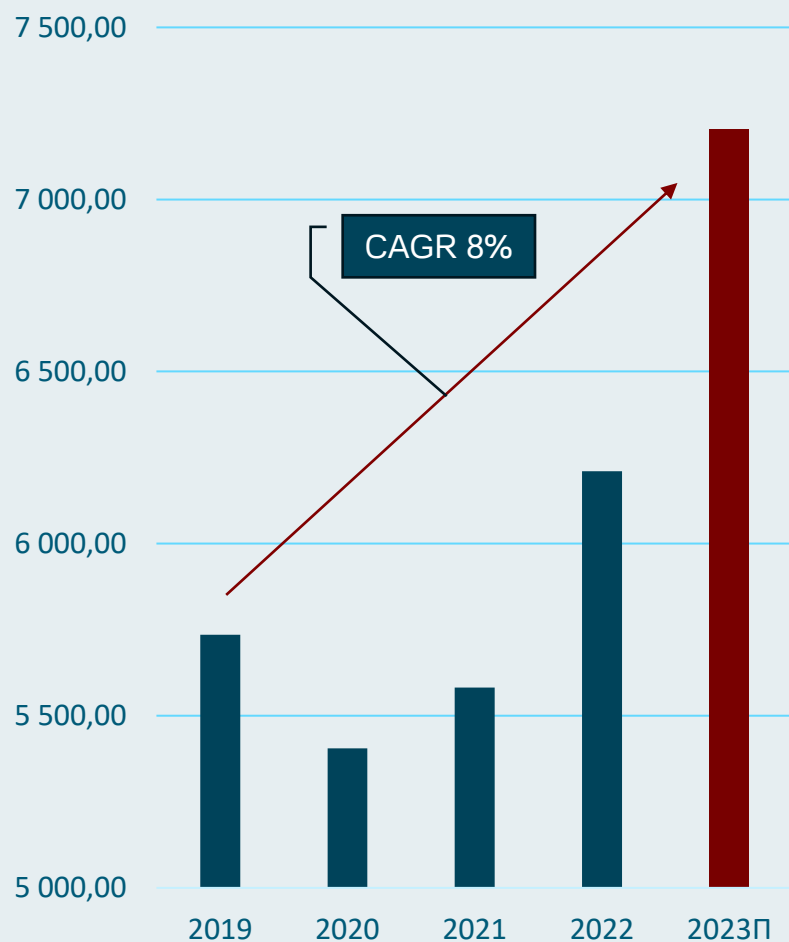
Александр Цыпин



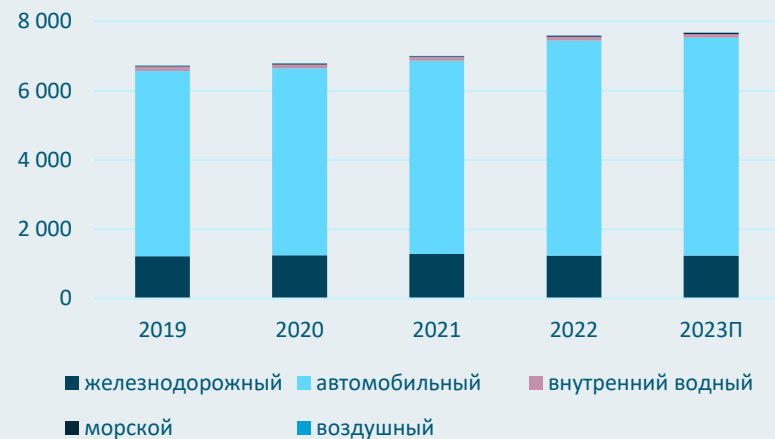
РАЗВИТИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК РОССИИ



Автомобильные грузоперевозки млн. т



Грузоперевозки млн. т.



	CAGR 2019 - 23	Рост 2019 - 23
железнодорожный	0,4%	1,8%
автомобильный	3,5%	17,4%
внутренний водный	-2,9%	-14,6%
морской	16,8%	83,8%
воздушный	-9,7%	-48,6%

Грузооборот млрд. т-км.



	CAGR 2019 - 23	Рост 2019 - 23
железнодорожный	0,4%	2,2%
автомобильный	7,6%	38,0%
внутренний водный	-3,3%	-16,4%
морской	3,2%	16,2%
воздушный	-16,3%	-81,3%

АНАЛИЗ ПОТРЕБНОСТИ В ТРАНСПОРТЕ



Рынок магистральных тягачей

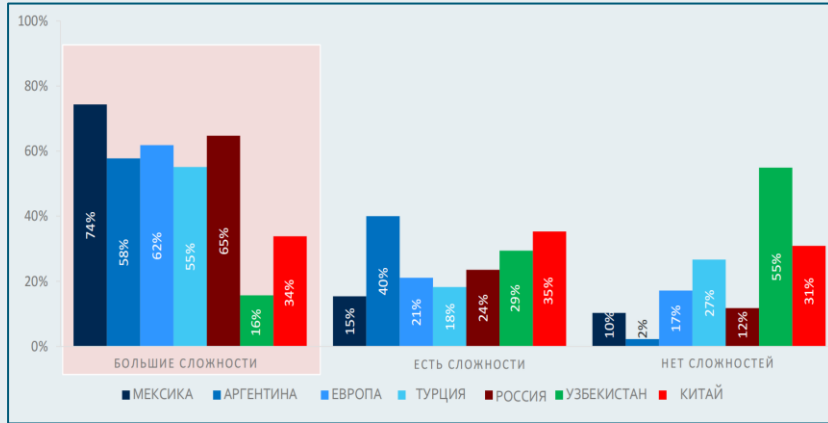
		2022	2023	2024	2025	2026
Грузооборот	тонн-км	166 360 163 000	193 239 389 746	202 901 359 233	213 046 427 195	223 698 748 555
Располагаемый пробег	км	33 272 032 600	38 647 877 949	40 580 271 847	42 609 285 439	44 739 749 711
Выбытие	км	1 796 742 875	2 151 703 396	1 540 265 145	1 780 744 180	2 231 227 177
Прирост рынка	км	1 825 987 800	5 375 845 349	1 932 393 897	2 029 013 592	2 130 464 272
Всего потребность	км	3 622 730 675	7 527 548 745	3 472 659 043	3 809 757 772	4 361 691 449
Потребность ТС	ед	23 540	59 451	39 555	24 755	28 341
Регистрации	ед	13 000	53 000	56 546	24 755	28 341
Неудовлетворенный спрос	ед	10 540	6 451	-16 991	0	0
Неудовлетворенный спрос нарастающим итогом	ед	10 540	16 991	0	0	0

- На рынке магистральных тягачей существует неудовлетворенный спрос связанный с недопоставками 2020 – 2022 годов
- Рынок магистральных тягачей движим макроэкономическими факторами, а индикаторами рынка может быть общий грузооборот, стандартная доля FTL и прогноз роста перевозок
- Модель дает расчеты минимально годовой потребности без учета возможных изменений в логистике
- Модель предусматривает фиксацию активного парка ТС до 20 лет
- КТГ китайской техники учтен с коэффициентом 0,95
- Прирост техники требует новых водителей

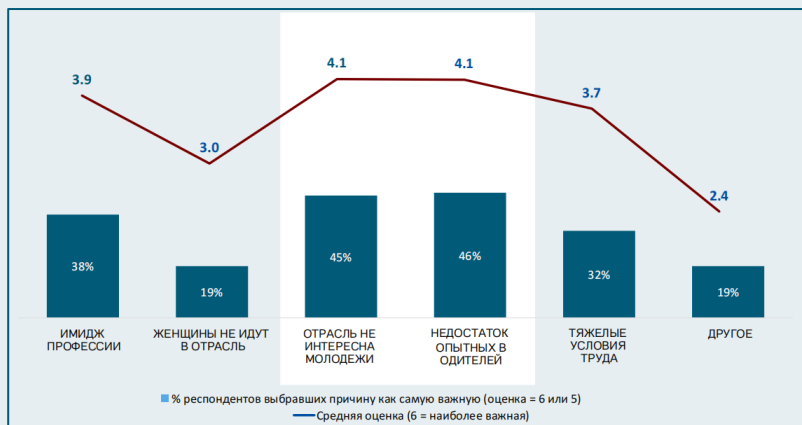
ДЕФИЦИТ ВОДИТЕЛЕЙ – ГЛОБАЛЬНАЯ ПРОБЛЕМА



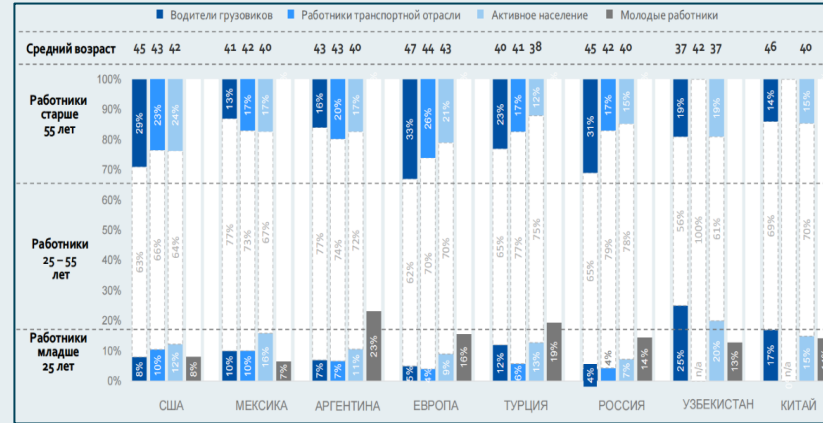
Ситуация в мире



Причины дефицита



Возрастная структура



Видение водителей

- Сложная неинтересная работа
- Сложная процедура получения категории
- Имидж профессии
- Высокая ответственность
- Плохие условия придорожного сервиса

- Проблему дефицита водителей можно встретить практически в любой стране мира
- В России она усугубляется общей низкой плотностью населения и соответствующим недостатком рабочей силы
- Показатели среднего возраста среди активного трудового населения и работников транспортной отрасли России соответствуют аналогичным показателям развитых стран
- Критичным является очень низкая доля молодежи среди активного населения (7% против 9% в ЕС, 12% в США и 15% в Китае)
- Главная причина нехватки водителей это сама профессия как таковая
- В условиях, когда путешествия стали доступны, требования к уровню комфорта выросли кратно, водители продолжают работать в тех же тяжелых условиях, что и 30 лет назад
- В результате профессия водителя утратила свою привлекательность как таковая

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД



Повышение производительности труда

>6%

доля транспортной отрасли в ВВП

>17%

доля транспорта в основных фондах

>14%

доля логистических издержек в ВВП РФ

18,5 млн

прямых и косвенных рабочих мест

1 трлн. ₹

ежегодные дополнительные затраты из-за неоптимальной структуры перевозок

Единая инфраструктура

Изучение отрасли

Система подготовки персонала

ЕДИНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА



Система логистических терминалов



Система плеч и перецепок может обеспечить максимальный эффект в при переходе к концепции совокупности терминальных перевозок и городской дистрибьюции.

Высокопроизводительный мультимодальные терминалы должны располагаться вне крупных городов, в непосредственной близости к трассам

Это также обеспечит бесшовный переход к беспилотным перевозкам

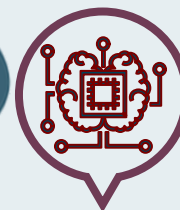
Единая опорная транспортная сеть



В настоящее время идет разработка единой опорной сети для достижения мультимодальной синергии.

Но сеть также должна обеспечивать повышение эффективности автотранспорта за счет реализации системы тяговых плеч

Система цифровой логистики



Эффективная реализация системного подхода возможна только при внедрении эффективных цифровых решений по управлению транспортными потоками

Система тяговых плеч



Реализация системы перецепок тягач/полуприцеп на плечах 250 – 350 км и подход к автопоезду как к двум независимым элементам позволит:

- реализовать концепцию труда «работа рядом с домом»
- увеличить среднесуточный пробег тягача до 1 300 км
- обеспечить независимость перевозчика от ПРР

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА



ПЕРЕСМОТР СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ КАТЕГОРИЙ СЕ



Требования в России



- возраст от 21 года
- водительский стаж с категорией С не менее 12 месяцев
- официальное обучение в автошколе, имеющей аккредитацию на обучение требуемой категории
- сдать экзамен в ГИБДД (СЕ — только практика вождения)
- стоимость ~100 000 рублей
- срок от 18 месяцев

Требования в России близки к таковым в Евросоюзе

Требования в США



- возраст от 21 года
- водительский стаж с категорией В не менее 12 месяцев
- сдать экзамен на знание теории
- сдать экзамен по практике вождения
- стоимость 250 000 рублей
- срок 2 - 6 месяцев

Направления изменений

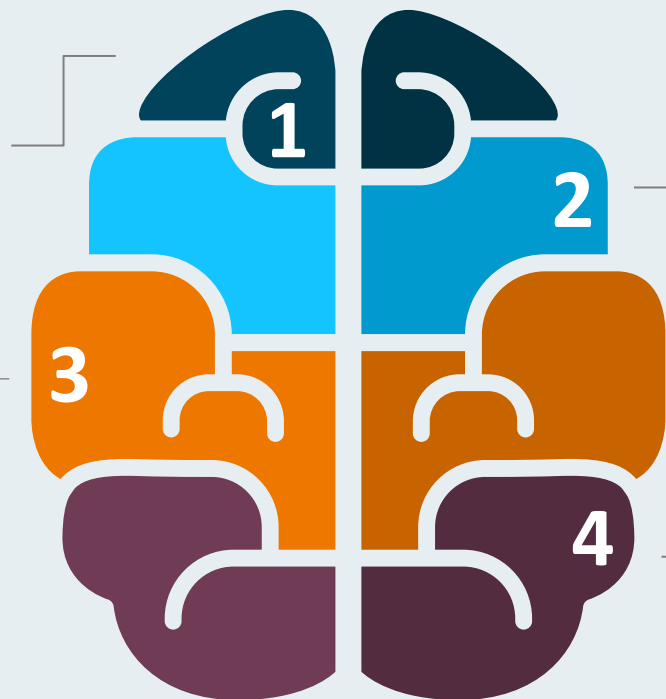


- возраст от 21 года
- **специальность водитель - экспедитор**
- водительский стаж с категорией В не менее 12 месяцев
- обучение теории и практике управления грузовыми ТС
- обучение правилам экспедирования грузов
- обучение на современной технике
- система онлайн курсов
- субсидия на обучение через создание частно – государственного партнерства
- срок 2 - 4 месяцев
- работа с наставником от 3 месяцев



Создание общепризнанных методик
оценки показателей отрасли
автомобильных грузоперевозок

Создание научных центров при
профильных ВУЗах и выделение
грантов на исследования трендов
отрасли автомобильных
грузоперевозок



Поддержка отраслевых
ассоциаций как канала
коммуникации государства и
отрасли

Привлечение игроков отрасли к
разработке мер саморегуляции
как единственно возможного
метода систематизации
неконсолидированного рынка



Александр Цыпин

Спасибо за внимание!

+7 (977) 439-96-36
tsypin@strategiadela.ru