

Хегай Юрий Александрович

кандидат технических наук, доцент,
доцент кафедры экономики и организации
предприятий энергетического и транспортного
комплексов
Сибирского федерального университета

**СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ ГРУЗОВЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Аннотация:

В статье представлены и охарактеризованы данные, отражающие положение грузовой автотранспортной отрасли в России в контексте общего грузооборота, осуществляемого на всех видах транспорта. К числу основных проблем грузового автомобильного транспорта автором отнесены низкий показатель обновления парка грузовых автомобилей, вопросы формирования дорожной сети, низкая пропускная способность федеральных автомобильных дорог. Предполагается, что решение перечисленных проблем позволит увеличить объем перевозок и грузооборот, производимый с помощью автомобильного транспорта.

Ключевые слова:

автомобильный транспорт, грузы, признаки, объем перевозок, грузооборот, структура парка, транспортные средства.

Khegay Yury Aleksandrovich

PhD in Technical Sciences,
Assistant Professor, Department for Economics
and Management of the Energetic
and Transport Complexes Enterprises,
Siberian Federal University

**CONDITION AND DEVELOPMENT
PROSPECTS OF
CARGO TRANSPORTATION
IN RUSSIA**

Summary:

The article deals with the data showing state of freight motor transportation in Russia in the context of general freight turnover delivered by various transport. The author discusses the major problems of the cargo transportation in Russia, including the low re-equipment rate, the traffic network formation, and the low traffic capacity of the federal roads. It is assumed, that resolution of these problems will increase the volume of traffic flow and freight turnover carried by vehicular transport.

Keywords:

vehicular transport, freights, traffic, characteristics, traffic flow, freight turnover, motor park structure, transportation facilities.

В современном обществе происходит постоянное развитие и совершенствование транспортной отрасли. Взаимосвязь между экономикой и перевозками давно доказана и проанализирована. На динамику и структуру объемов производства в стране, организацию отраслей, платежеспособность предприятий и, как следствие, благосостояние населения в стране во многом влияет состояние транспортной отрасли.

Связь между экономикой и перевозками не является односторонней: развитие экономики провоцирует рост транспортных перевозок, и наоборот: высокие показатели по перевозкам и высокие возможности транспортной отрасли благоприятно влияют на инвестиционное состояние и темпы роста экономики в регионе.

Транспорт отвечает за нормальное функционирование всех сфер экономики, а также удовлетворяет нужды населения и является обслуживающей отраслью. Основной особенностью транспорта является нематериальный характер производимой продукции. Роль транспорта заключается в своевременной доставке продукции от производителя к потребителю, уменьшении потерь и порчи готовой продукции и сырья, находящихся в транспорте, улучшении транспортного обслуживания населения путем быстрой доставки перевозимых грузов в комфортных условиях.

Перемещение грузов – это основная роль грузового автомобильного транспорта, но кроме выполнения этой функции транспорт воздействует на процесс воспроизводства, формирование и потребление запасов продукции, стоимость складского хозяйства и т. п. Транспорт, как и все отрасли экономики, способствует развитию общества, поэтому стоит постоянно развивать автотранспортную отрасль [1].

Автомобильным грузовым транспортом в Российской Федерации перевозится около 70 % общего объема грузов, перевозимых всеми видами транспорта. В то же время в общем грузообороте всех видов транспорта доля автомобильного транспорта совсем небольшая. Это объясняется тем, что основная сфера деятельности грузового автомобильного транспорта – это доставка продукции в городах и подвоз-вывоз грузов в транспортных узлах железнодорожного и морского транспорта [2].

Процесс выполнения автомобильных перевозок состоит из нескольких этапов:

- планирование;
- организация;

- управление;
- контроль;
- анализ результатов проведенных работ.

Грузовые автомобильные перевозки различаются по следующим признакам:

По видам перевозимых грузов (по отраслям):

- строительные грузы (перевозка цемента, щебня, песка, керамзита и других строительных грузов);
 - промышленные грузы (перевозка грузов промышленных предприятий, сырья, готовой продукции, оборудования и т. п.);
 - торговые грузы (перевозка продовольственных грузов, бытовых грузов и грузов промтоварного снабжения);
 - сельскохозяйственные грузы (перевозка продуктов сельскохозяйственного производства: овощей, фруктов, семян, удобрений и т. п.).
- Количественная характеристика объема перевозок грузов в зависимости от вида грузов представлена на рисунке 1.

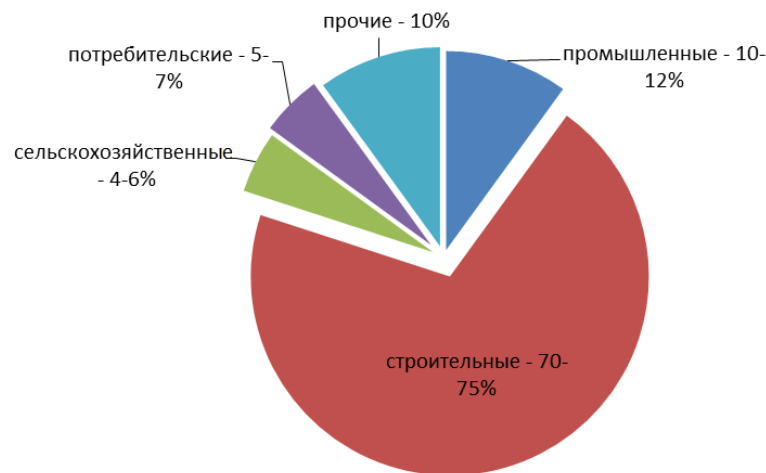


Рисунок 1 – Структура объема перевозок грузов по видам перевозимых грузов (по отраслям)

По размеру партий груза:

- массовые (перевозки большого объема однородных грузов);
- перевозка мелких партий грузов разнообразной номенклатуры.

По территориальному признаку:

- технологические (перевозки выполняются внутри предприятия или по территории строительной площадки);
- городские;
- пригородные;
- междугородные;
- международные.

По времени освоения:

- постоянные (перевозки, осуществляемые на протяжении всего года);
- сезонные (грузоперевозки, повторяющиеся в определенный период времени в году);
- временные (перевозки грузов, имеющие эпизодический характер).

По типу организации:

- централизованные (когда перевозчик или фирма являются организаторами перевозок);
- децентрализованные (когда каждый грузополучатель самостоятельно обеспечивает перевозку груза).

Все вышеперечисленные виды автомобильных грузовых перевозок определяют и влияют на выбор подвижного состава, на методики планирования, на технологию и организацию перевозок.

В последнее время грузовой автомобильный транспорт становится самым популярным способом перевозки грузов. По данным Федеральной службы статистики Российской Федерации на 2012 г., 67,9 % от общего числа грузов было перевезено автомобильным грузовым транспортом. Если сравнивать с другими видами транспорта, то по железной дороге в 2012 г. было пере-

везено 16,6 % всех грузов, доля трубопроводного транспорта составила около 14 %. На оставшиеся виды транспорта (воздушный и водный) пришлось около 2 % от всего объема перевозок грузов [3]. Сравнительная характеристика объема перевозок грузов по видам транспорта в 2012 г. в Российской Федерации наглядно отображена на рисунке 2.

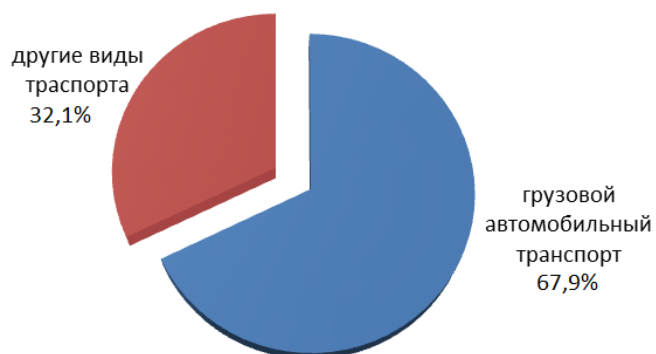


Рисунок 2 – Распределение объема перевозок грузов по видам транспорта в 2012 г. в Российской Федерации

Количественные показатели, отражающие объем перевозок грузов с помощью автомобильного транспорта, представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Объем перевозок грузов и грузооборот автомобильного транспорта [4]

	2000	2005	2006	2007	2010	Прогноз развития		
						2015	2020	2030
Перевозки грузов – всего, млн т	10209,2	11604,8	11821,3	12067,8	12844,3	14858,7	16840,5	20892,0
Автомобильный транспорт	5878,0	6685,0	6753,3	6861,4	7255,0	8100,0	9260,0	12300,0
в том числе общего пользования	550,0	612,0	712,9	642,8	709,1	830,0	1020,0	1550,0
Доля автотранспорта в общем объеме перевозок, %	58	58	57	57	56	55	55	59
Грузооборот – всего, млрд ткм	1745,9	2216,4	2332,6	2477,7	2783,7	3330,6	3900,8	4641,5
Автомобильный транспорт	153,0	194,0	198,8	205,9	230,0	290,0	320,0	440,0
в том числе общего пользования	23,0	37,0	42,2	62,5	88,1	107,0	130,0	178,0
Доля автотранспорта общего пользования, %	15	19	21	30	38	37	41	41

Прогноз развития на 2015, 2020 и 2030 гг., по данным Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г., показывает, что лидирующая позиция (около 70 %) принадлежит автомобильным грузоперевозкам, в несколько раз меньше оценивается объем перевозок грузов железнодорожным и трубопроводным видами транспорта.

Состояние грузооборота автотранспортного грузового транспорта, как видно из таблицы 1, имеет положительную тенденцию к росту. В 2008 г. транспортные компании России ощутили на себе влияние мирового финансового кризиса, не стали исключением и фирмы, осуществляющие грузовые автомобильные перевозки, но отрасль выстояла и в 2010 г. постепенно начала «оживать» после кризиса [5].

Проведение анализа состояния дел в грузовом автомобильном транспорте невозможно без сравнения с ситуацией, сложившейся в отношении других видов транспорта.

В кризисный период произошел спад по грузообороту, осуществляемому практически всеми видами транспорта, особенно большой спад был замечен у железнодорожного и автомобильного видов транспорта [6]. Количественные показатели, отражающие грузооборот в зависимости от вида транспорта в России [7], представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Грузооборот по видам транспорта в России, млрд ткм

	2000	2005	2008	2009	2011	2012
Транспорт – всего	3637,5	4675,8	4947,7	4445,6	4750,7	4915
в том числе:						
железнодорожный	1373	1858	2116	1865	2011	2128
автомобильный	153	194	216	180	199	223
трубопроводный	1916	2474	2464	2246	2382	2422
морской	122	60	84	98	100	78
внутренний водный	71	87	64	53	54	59
воздушный	2,5	2,8	3,7	3,6	4,7	5,0

Графически данные, характеризующие грузооборот по видам транспорта в России, можно представить в виде диаграммы, как на рисунке 3.

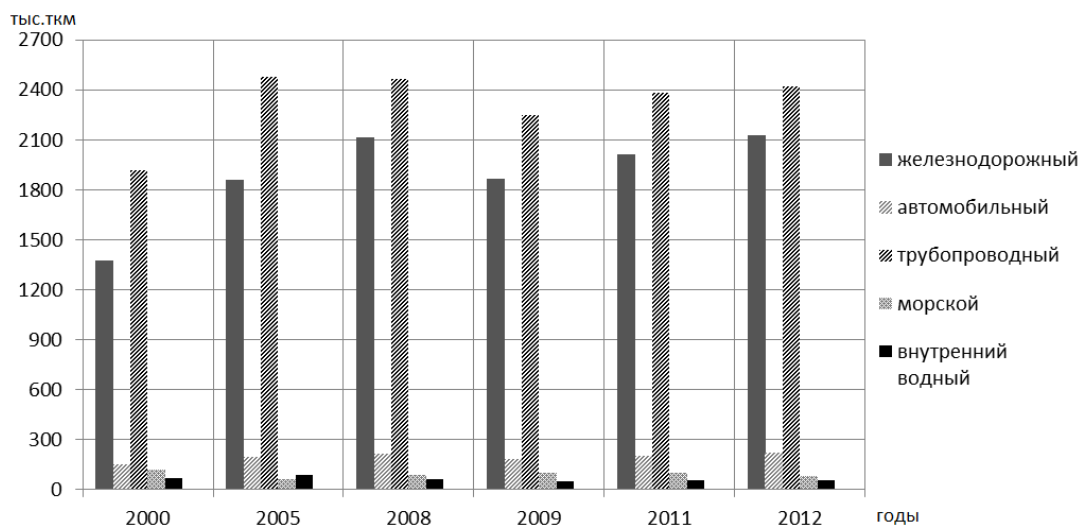


Рисунок 3 – Грузооборот по видам транспорта в России

По данным Росстата [8], в 2012 г. объем перевозок грузов составил 7206 млн т (без трубопроводного транспорта), что составляет 107,7 % по отношению к уровню того же показателя за 2011 г.; грузооборот составил 2494 млрд ткм (без трубопроводного транспорта), что составляет 105,2 % по отношению к данным 2011 г. Динамика грузооборота имеет тенденцию к росту и составила в 2012 г. по отношению к 2011 г. по всем видам транспорта:

- автомобильный – 111,3 %;
- воздушный – 102,2 %;
- железнодорожный – 104,4 %. Динамика грузооборота водного транспорта в 2012 г. по отношению к 2011 г. составила 91,9 %.

При анализе показателей грузового автотранспорта нельзя не учитывать состояние международных перевозок грузов. С каждым годом этот вид деятельности становится более популярным,

наблюдается тенденция роста: например, в 2011 г. перевозка внешнеторговых грузов составила 30,7 млн т, что на 22 % превышает показатель 2010 г. Импорт в 2011 г. увеличился на 17 %, а экспорт – на 38 % в отличие от 2010 г. Но в структуре перевозок внешнеторговых грузов преобладает импорт, который в 2012 г. составил 74 % [9]. Структура экспорта и импорта международных перевозок грузов автомобильным транспортом в 2012 г. в России представлена на рисунке 4.

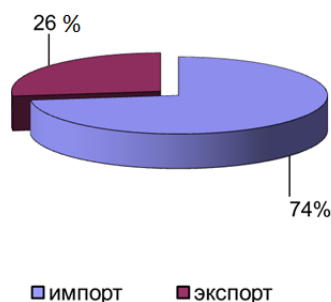


Рисунок 4 – Структура международных перевозок грузов автомобильным транспортом в 2012 г. в России

Транспортировка грузов осуществляется более чем в 40 стран мира. Свою деятельность на этом рынке ведут более 5,5 тыс. российских транспортных компаний. Однако в настоящее время в отрасли продолжает существовать жесткая конкуренция отечественных компаний с иностранными перевозчиками. Сравнение доли участия отечественных и зарубежных транспортных компаний в международных перевозках грузов автомобильным транспортом в 2012 г. наглядно отражено на рисунке 5.

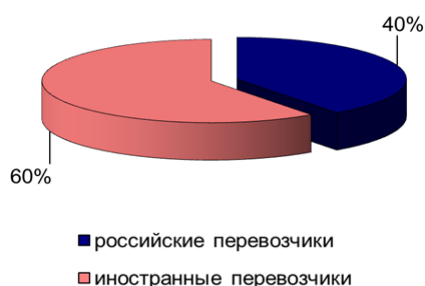


Рисунок 5 – Соотношение перевозчиков в международных перевозках грузов автомобильным транспортом в 2012 г.

В настоящее время в общем парке грузовых автомобилей страны значительную долю (около 25 %) составляют бортовые транспортные средства, доля специализированных автомобилей равна примерно 75 % (автофургоны, в том числе изотермические и рефрижераторные, – 20–21 %, цистерны – около 7 %, самосвалы – около 30 %, другие типы специализированных кузовов – примерно 16 %) [10]. Процентное соотношение видов грузовых автомобилей, применяемых для грузоперевозок в России в 2012 г., в зависимости от типа кузова представлено на рисунке 6.

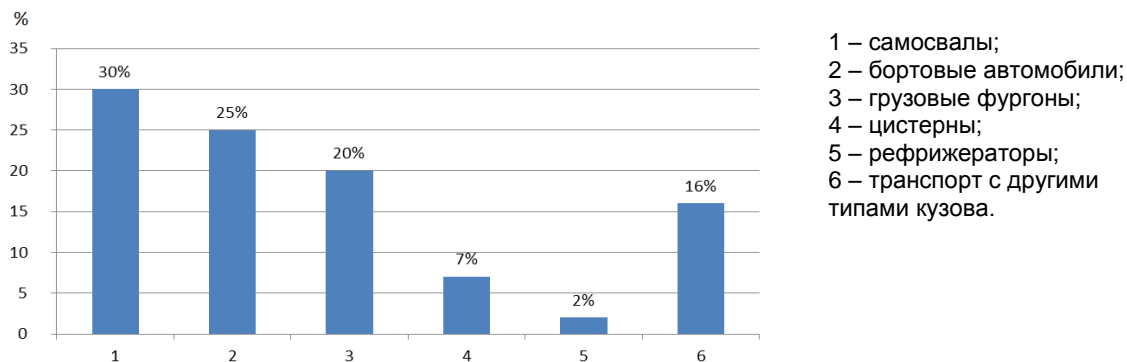


Рисунок 6 – Структура парка грузовых автомобилей по типу кузова в России в 2012 г.

Структура парка грузовых автомобилей в России является несовершенной и на данный момент не соответствует требованиям транспортного рынка. В парке грузовых автомобилей существует недостаток малотоннажных и большегрузных транспортных средств, в основном преобладают среднетоннажные автомобили. Если рассматривать рациональную структуру парка грузовых автомобилей, то доля бортового транспорта должна быть уменьшена до 8–9 %, а доля специализированных автомобилей увеличена до 90–92 % за счет увеличения доли автофургонов, цистерн, контейнеровозов и других специализированных транспортных средств.

Должна быть увеличена доля грузовых автомобилей, использующих экологически более чистые виды топлива. В настоящее время эта доля составляет около 6 %.

Важнейшей характеристикой парка грузовых автомобилей является структура парка с точки зрения грузоподъемности. Доля парка грузовых автомобилей грузоподъемностью до 3 т включительно составляет 46,8 %, грузоподъемностью от 3 т до 7 т включительно – 25,2 %, а автомобили и автопоезда грузоподъемностью свыше 7 т составляют 28 % [11]. Количественная характеристика парка грузовых автомобилей в зависимости от грузоподъемности представлена на рисунке 7.

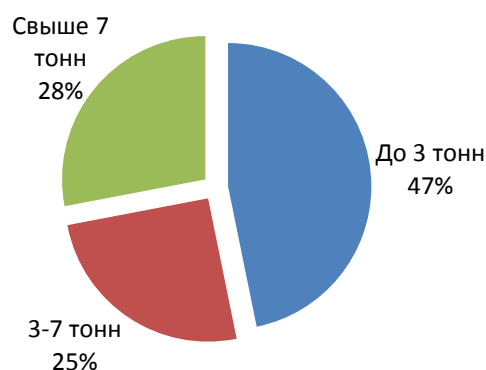


Рисунок 7 – Структура парка грузовых автомобилей по грузоподъемности

Еще одной важнейшей характеристикой парка грузовых автомобилей является возрастная структура парка автотранспортных средств. В настоящее время возрастная структура парка в России выглядит неудовлетворительно. Изношенность грузовых автомобилей находится на высоком уровне и с каждым годом увеличивается, лишь около 12 % грузовых автомобилей еще не достигли 5-летнего возраста, а около 50 % парка грузовых транспортных средств по возрасту старше 10 лет. Обновление парка грузовых автомобилей находится на низком уровне и его фактическое значение ниже нормативного в 2–3 раза [12].

Из-за тенденции высокого износа грузовых автомобилей, существующей сегодня в России, увеличиваются такие показатели, как загрязнение окружающей среды, транспортные издержки, аварийность. Решением этой проблемы может стать экономический рост и стабильный приток инвестиций в грузовой автомобильный транспорт. По мере увеличения этих показателей возрастная структура парка грузовых автомобилей будет улучшаться, постепенно парк обновится и приблизится к потребностям эксплуатации.

Учитывая вклад, вносимый рынком автоперевозок в экономику России, решение проблем его функционирования становится приоритетной задачей государства. Возрастающая роль грузового автомобильного транспорта требует необходимой государственной поддержки на всех уровнях законодательной и исполнительной власти.

Основными и наиболее важными проблемами, с которыми сталкивается автомобильный грузовой транспорт, являются:

- низкий показатель обновления парков грузовых автомобилей и снижение объемов реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, что привело к ухудшению технического состояния и снижению работоспособности подвижного состава;
- незавершенность формирования опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России (нормативным требованиям соответствуют только 37 % федеральных дорог и 41 % региональных дорог);
- в настоящее время около 39 тыс. населенных пунктов с численностью населения до 15 млн человек не имеют связи с транспортной сетью страны, а именно по автомобильным дорогам с твердым покрытием (Россия уступает развитым странам по обеспеченности территории страны дорожной сетью и протяженностью дорог с твердым покрытием);

– низкая пропускная способность федеральных автомобильных дорог (большая часть перевозок грузов производится по федеральным дорогам, потому что местная дорожная система развита недостаточно хорошо);

– тенденция устаревания основных фондов, постоянное увеличение показателя износа основных фондов в грузовом автомобильном транспорте, который к настоящему времени достиг 45–50 %.

Для решения проблем в отрасли грузовых автотранспортных перевозок созданы и утверждены государственные программы и стратегии развития. Составлена «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.», утверждена программа «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», в которой существует целый раздел, посвященный автомобильной промышленности. Еще один важный документ, который связан непосредственно с автомобильными перевозками, – это Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 гг.».

В программе «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» по грузовым автомобильным перевозкам поставлены следующие задачи [13]:

- управление и регулирование всего процесса автомобилизации;
- пересмотр правовых основ деятельности грузового автотранспорта для улучшения работоспособности автотранспорта;
- устранение существующих преград в автотранспортной отрасли (административных, экономических и других) и усовершенствование допуска к транспортной деятельности;
- разработка решений в сфере обеспечения безопасности движения в автотранспортной отрасли.

Для автотранспортной отрасли в программе ставятся следующие цели:

- увеличение показателя обновления парков грузовых автомобилей, каждый год из эксплуатации должно выводиться около 320 тыс. грузовых автомобилей;
- с целью корректного регулирования автотранспортной отрасли необходимо обозначать предельные сроки эксплуатации транспортных средств.

Для реализации задач, поставленных перед грузовым автомобильным транспортом, должны быть предусмотрены дополнительные меры по оборудованию грузовых автотранспортных средств бортовыми устройствами навигации (в системе ГЛОНАСС), электронными (цифровыми) тахографами, обеспечивающими контроль за движением автотранспортных средств и режимом работы водителей [14].

Принятие решения об обязательном оборудовании автотранспортных средств бортовыми навигационными устройствами и тахографами (при перевозках опасных грузов, при перевозках различных грузов в междугородном и международном сообщении, а также грузовых автотранспортных средств полной массой более 12 т независимо от вида перевозимого груза) позволяет сделать вывод о том, что уже в ближайшее время такие устройства будут внедрены более чем на 50 % единицах транспортных средств грузового парка. Это позволит значительно повысить безопасность перевозок и эффективность работы всей грузовой автотранспортной отрасли страны, что соответствует основным направлениям государственной политики в отношении грузового автомобильного транспорта.

Ссылки:

1. Майборода М.Е., Беднарский В.В. Грузовые автомобильные перевозки : учеб. пособие. 2-е изд. Ростов н/Д., 2008. 442 с.
2. Горев А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учеб. пособие для студентов высш. учеб. заведений. М., 2006. 256 с.
3. Основные показатели транспортной деятельности в России. М., 2012.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734р. 183 с.
5. Там же.
6. Основные показатели транспортной деятельности в России.
7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734р.
8. Основные показатели транспортной деятельности в России.
9. Там же.
10. Там же.
11. Там же.
12. Там же.
13. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734р.
14. Программа «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 гг.». Утверждена постановлением Правительства РФ от 3 марта 2012 г. № 189. 160 с.

References:

1. Majboroda, ME & Bednarski, VV 2008, *Freight transport by road*, studies. allowance, 2nd ed., Rostov n / D., p. 442.
2. Gorev, AE 2006, *Organization of transport and traffic safety: studies*, Moscow, p. 256.
3. *Key indicators of transport in Russia 2012*, Moscow.
4. *Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 approved by the Decree of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008*, no. 1734r, p. 183.
5. *Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 approved by the Decree of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008*, no. 1734r, p. 183.
6. *Key indicators of transport in Russia*.
7. *Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 approved by the Decree of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008*, no. 1734r.
8. *Key indicators of transport in Russia*.
9. *Key indicators of transport in Russia*.
10. *Key indicators of transport in Russia*.
11. *Key indicators of transport in Russia*.
12. *Key indicators of transport in Russia*.
13. *Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 approved by the Decree of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008*, no. 1734r.
14. *Program "Maintenance, development and use of GLONASS for 2012-2020."*. Approved by the Government of the Russian Federation on March 3, 2012, no. 189, p. 160.