

# Рынок автомобильных грузоперевозок в России: основные проблемы и предложения



**И. И. Батищев,**  
к.э.н., зав.научно-исследовательским отделом «Управление перевозками грузов автомобильным транспортом»  
ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»  
(ОАО «НИИАТ»)

Грузовой автомобильный транспорт России в настоящее время представляет собой мощный комплекс транспортных средств и дорожной инфраструктуры, входящей в единую транспортную систему страны. Его провозной потенциал (суммарная грузоподъемность парка) составляет примерно 35 млн тонн и ежегодно растет.

Осуществляя перевозки более половины всех грузов страны, грузовой автотранспорт в основных секторах экономики, как правило, не имеет альтернативы не только в автомобильном, но и в мультимодальном (смешанном) сообщении. Суммарные затраты на перевозки грузов автотранспортом — около 2,5 трлн руб. в год — превышают затраты на других видах транспорта.

В развитии грузового автомобильного транспорта отмечается тенденция роста среднего расстояния перевозки. За последние 15–20 лет значение этого показателя увеличилось почти вдвое и в 2017 г. при выполнении объема перевозок около 5,44 млрд т и грузооборота 250,9 млрд т-км (рис. 1, 2) составило 46,1 км [1]. Для сравнения отметим, что на железнодорожном транспорте общего пользования (ОАО «РЖД»), осуществляющего перевозки грузов по объему в четыре раза меньше, а по грузообороту в 10 раз больше, чем автомобильный транспорт, среднее расстояние перевозки за указанный период возросло на 35 % и приблизилось

к значению 1950 км. На железнодорожном промышленном транспорте (перевозки по путям предприятий и организаций) при объеме перевозок более 3 млрд т среднее расстояние перевозки груза всего 10 км. На внутреннем водном транспорте среднее расстояние перевозки составляет 590 км, а на морском — 1850 км.

Наряду со значительной долей в объеме грузоперевозок всех видов транспорта (около 50%), грузовой автотранспорт в грузообороте страны составляет всего около 4,5%, в то время как железнодорожный магистральный транспорт — 45,5%, трубопроводный — 48,5%; морской, внутренний водный, воздушный и промышленный железнодорожный транспорт суммарно составляют около 1,5%. При этом в большинстве стран мира доля автомобильного транспорта в грузообороте значительно выше, чем в России (в Германии — 61,6%, Англии — 81,9%, США — 47%, Казахстане — 31,7%, Китае — 33,2%).

Указанные данные позволяют сделать вывод о том, что в мировой транспортной экономике грузовой автомобильный транспорт среди других видов транспорта,

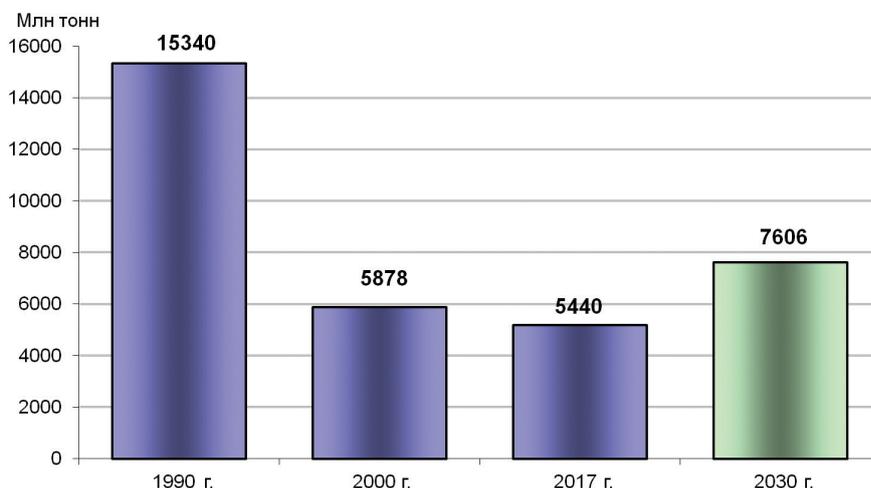


Рис. 1. Динамика объема перевозок грузов автомобильным транспортом в РФ

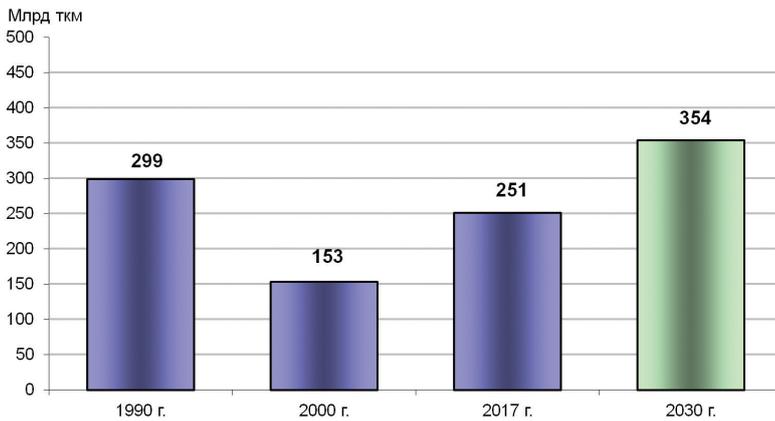


Рис. 2. Динамика грузооборота автомобильного транспорта

включая железнодорожный, занимает ведущее место.

В соответствии с прогнозом развития автомобильного транспорта на 2030 г., подготовленным ОАО «НИИАТ» в рамках научно-исследовательской темы при разработке Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта (далее Автотранспортная стратегия – 2030), среднее расстояние перевозки грузов увеличится незначительно – до 47 км. При этом объем перевозок автомобильным транспортом возрастет на 48%, а грузооборот на 52% [2].

Следует учитывать, что парк грузовых автотранспортных средств (АТС) в стране ежегодно расширяется и в настоящее время насчитывает 6,4 млн единиц. По сравнению с парком 2000 г. он увеличился в 1,5 раза, а с парком 1990 г. – более чем в 2,2 раза, хотя объем перевозок при этом сократился почти вдвое, а грузооборот – на 20% [3].

К проблемам грузового автотранспорта страны следует отнести несоответствие парка АТС современным требованиям и условиям эксплуатации. Средний возраст грузовых автомобилей превышает 11 лет, половина парка грузовиков не востребована, значительная часть из них входит в категорию амортизированных средств и должна быть незамедлительно списана. Структура парка АТС по типу кузова, грузоподъемности, качеству и виду потребляемого топлива характеризуется как несовершенная; весьма низким (около 10%) остается уровень соответствия экологическим стандартам Евро-4, Евро-5 и Евро-6 [3].

В структуре парка грузовых АТС более 27%, или 1,7 млн единиц составляют АТС полной массой более 12 т (категория  $N_3$ ). После введения в действие системы «Платон» владельцы таких грузовых автомо-

билей большей частью обязаны согласно российскому законодательству вносить установленную плату за 1 км пробега по федеральным автомобильным дорогам в качестве компенсации за причиняемый ущерб. Для реализации этой системы взимания платы все указанные АТС должны быть оборудованы бортовыми устройствами ГЛОНАСС/GPS, обеспечивающими электронный контроль за движением АТС по федеральным дорогам и платой.

Распределение парка грузовых АТС по категориям  $N_1$ ,  $N_2$ ,  $N_3$  в соответствии с ГОСТ 52051–2003 показано на рис. 3 [4].

Анализируя рост парка грузовых АТС и объемы выполняемой им работы, можно сделать заключение о резком снижении выработки на одно ТС или на одну тонну его грузоподъемности, что обусловлено в значительной мере следующим: почти 60% парка грузовых автомобилей находится в личном пользовании физических лиц (рис. 4). Такое положение привело

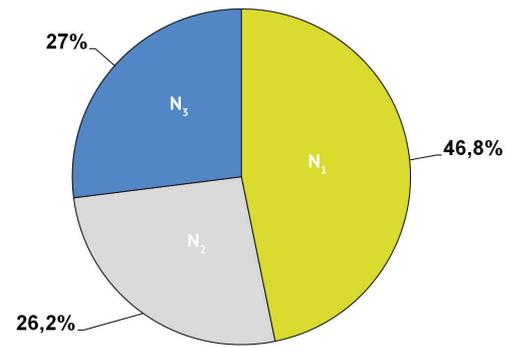


Рис. 3. Структура парка грузовых автомобилей по категориям (полной массе)  $N_1$ ,  $N_2$ ,  $N_3$

к старению парка АТС вследствие неадекватного списания амортизированных автомобилей, ухудшению его технического состояния вследствие разрушения системы технического обслуживания и ремонта, а также развития «теневой» системы рынка. Автотранспортной стратегией – 2030 предусматривается сокращение среднего возраста парка грузовых АТС за период 2016–2030 гг. с 11,2 до 8,5 лет, что позволит повысить выработку на одну тонну грузоподъемности ТС на 8–10% [2].

Развитие грузового автомобильного транспорта за последние десятилетия характеризовалось разукрупнением автотранспортных предприятий общего пользования и переключением значительных объемов перевозок грузов на собственный транспорт предприятий и организаций, использующих его для своих нужд. Численность парка грузовых автомобилей в стране постоянно растет, но в крупных специализированных ав-

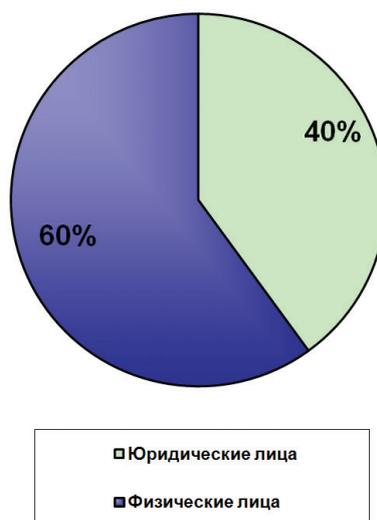


Рис. 4. Распределение парка грузовых АТС по видам собственности



Рис. 5. Доля коммерческих перевозок грузов в общем объеме

тотранспортных предприятиях общего пользования количество транспортных средств значительно сократилось, в то же время парк индивидуальных предпринимателей и иных физических лиц увеличился в несколько раз [4].

Следует учитывать, что сегодня на долю коммерческих перевозок грузов, осуществляемых на основе договора перевозки, на автотранспорт приходится около 30% от общего объема перевозок и примерно 52% от грузооборота (рис. 5). Такие перевозки регулируются в основном Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. Однако проблема регулирования перевозок грузов для собственных нужд, включая вопрос об ограничении приобретения грузовых автомобилей физическими лицами в частную собственность, в стране все еще не решена и по-прежнему весьма актуальна. С учетом значительного усиления государственного регулирования в использовании наиболее мощного парка АТС, обеспечивающего перевозки до 75% автотранспортных грузов и оказывающего наибольшее разрушающее воздействие на дорожную сеть страны, целесообразно рассмотреть вопрос об исключении возможности приобретения крупнотоннажных грузовых автомобилей (в основном, категории N<sub>2</sub>) физическими лицами в частную собственность.

Отмена системы лицензирования на грузовом автотранспорте в 2005 г. без альтернативы решения вопроса о допуске владельцев грузовых АТС на рынок автотранспортных услуг, избыток парка АТС, недостаточный контроль на дорогах страны привели к развитию «теневому» рынку предоставления таких услуг, достигающего в некоторых транспортных узлах и регионах 70% и более от общего объема перевозок грузов, что неизбежно сопровождается значительным сокращением бюджетных поступлений от грузовой подотрасли, снижением производительности труда и качества транспортного обслуживания потребителей. При этом получили распространение так называемые «фирмы-однодневки», способствующие развитию «теневому» бизнеса, увеличению коррупции на грузовых перевозках и снижению эффективности работы грузового автотранспортного комплекса страны [5].

Система организации автомобильных перевозок в стране нуждается в значительном улучшении. Особое внимание необходимо уделить совершенствованию перевозок грузов в междугородном сообщении на основе:

- применения современных перевозочных технологий, включая контейнерные перевозки и терминально-логистические системы;

- использования крупнотоннажных автопоездов, оснащенных бортовыми устройствами спутниковой навигации системы ГЛОНАСС;

- рационального укрупнения мелкопартионных отправок грузов;

- оптимизации выбора вида транспортных средств и маршрутов, обеспечения загрузки АТС в обратном и попутном направлении;

- усиления контроля работы АТС на автомобильных дорогах и в крупных транспортных узлах на основе развития автоматизированного весогабаритного контроля АТС;

- установления сфер рационального применения автомобильного и других видов транспорта.

В число стабильно развивающихся секторов рынка автотранспортных услуг входят международные автомобильные перевозки грузов, характеризующиеся наиболее высоким уровнем организации перевозочного процесса.

На автомобильный транспорт приходится до 5% внешнеторгового оборота России по объему перевозок и не менее 25% в стоимостном выражении. Объем автомобильных перевозок грузов между Россией и зарубежными странами с 1990 г. значительно возрос и в 2017 г. составил более 31 млн т [8]. По сравнению с данными 2000 г. объем международных автомобильных перевозок увеличился более чем в 1,6 раза при значительном повышении доли экспортных грузов: с 26 до 47% (рис. 6), и доли российских перевозчиков: с 39 до 45%. Отмечена тенденция снижения доли иностранных перевозчиков третьих стран, что расценивается как положительный фактор. Среднее расстояние перевозки грузов в международном сообщении по основным направлениям — не менее тысячи километров.

Для эффективного развития международных перевозок грузов необходимо обеспечить повышение конкурентоспособности российских международных перевозчиков, в частности, вследствие увеличения доли АТС повышенных экологических стандартов Евро-5 и Евро-6, улучшения условий лизинга в результате государственной поддержки, создания сети приграничных терминалов, взвешенного использования многосторонних разрешений ЕКМТ, увеличения объема транзитных перевозок грузов в 3,5 раза,

обеспечения на протяжении ближайших пяти лет в международных транспортных коридорах единого норматива осевой нагрузки на дорожное полотно 11,5 т, введения электронного документооборота, повышения доли российских перевозчиков до уровня равновыгодного паритета.

Особое внимание должно быть уделено решению следующих задач:

- разработке и внедрению изменений и дополнений в нормативные правовые акты РФ на основе положений Хартии Качества международных автомобильных грузовых перевозок в системе многосторонней квоты ЕКМТ, включая требования в части, касающейся деловой репутации, профессиональной компетенции и финансового положения перевозчиков;

- разработке и принятию комплекса симметричных мер к иностранным перевозчикам стран, допускающих дискриминацию в отношении деятельности российских перевозчиков, в том числе по визовым ограничениям, методике распределения квот разрешений ЕКМТ, по разработке регламентов соблюдения режимов труда и отдыха водителей;

- реализации «политики импортозамещения» при заключении российскими грузоотправителями и грузополучателями международных торговых соглашений на доставку внешнеторговых грузов с приоритетным использованием услуг российских перевозчиков;

- подготовке и реализации программы поэтапной либерализации международных автомобильных перевозок грузов в рамках государств ЕАЭС с учетом гармонизации допуска перевозчиков к международной коммерческой автотранспортной деятельности и взаимодействия таможенных и транспортных надзорных органов этих государств за осуществлением международных перевозок.

Серьезная проблема в развитии грузового автотранспортного комплекса — перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов (КТГ). Ее решение напрямую связано с необходимостью обеспечения сохранности дорожно-транспортной инфраструктуры, снижения ущерба от преждевременного разрушения дорожного полотна, повышения безопасности дорожного движения.

Принимаемые меры по решению проблемы перевозок КТГ недостаточны. Во введенных в действие отдельных нормативных правовых актах не полно-

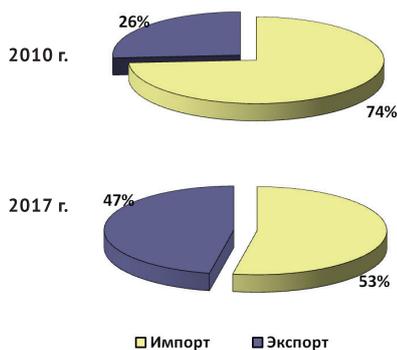


Рис. 6. Увеличение доли экспортных грузов

стью учтены особенности дорожной сети страны, основные параметры которой, как правило, рассчитаны на движение ТС с осевой массой до 6 тонн. Протяженность таких дорог в нашей стране — не менее 75% от всей дорожной сети. На автомобильных дорогах не достает весогабаритного контроля транспортных средств, в частности автоматизированного. В результате только незначительная часть перевозчиков, осуществляющих перевозки грузов с превышением установленных норм по общей массе и осевым нагрузкам ТС, приобретают предусмотренные в таких случаях платные специальные разрешения (рис. 7).

Очевидно, что в основной массе грузоперевозчики, выполняя перевозки таких грузов без специальных разрешений, причиняют значительный ущерб автодорожной сети страны без соответствующей его компенсации. По мнению ведущих специалистов дорожных организаций, расчетный ущерб от превышения установленных весовых норм на дорожной сети страны (около 2,6 трлн руб.) вдвое превышает суммарную величину всех дорожных фондов страны [7].

Согласно «закону четвертой степени» разрушающая сила, действующая на дорожное полотно, возрастает интенсивнее, чем степень превышения осевой нагрузки. Так, при превышении нормативной осевой нагрузки на 10%, действующая на дорожное полотно сила увеличивается на 46%, на 50% — на 406%, или более чем в пять раз. Движение груженого АТС с десятитонной осевой нагрузкой по автомобильной дороге, рассчитанной на шеститонные осевые нагрузки, вызовет почти восьмикратное повышение степени износа и разрушение дорожного полотна по сравнению с движением АТС с осевой нагрузкой 6 тонн [4].

Существующая нормативная правовая база по регулированию перевозок крупногабаритных и тяжеловесных

грузов не соответствует современным требованиям. До сих пор не разработаны правила перевозок крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов автомобильным транспортом. Устаревшая инструкция по перевозкам указанных грузов отменена, а новые правила перевозок таких грузов не были представлены к утверждению.

Следует доработать и представить для дальнейшего продвижения проект Закона о грузовом автомобильном транспорте, где должен быть раздел по перевозкам крупногабаритных и тяжеловесных грузов, включая вопросы регулирования весогабаритного контроля на всей дорожной сети страны, распределения функций и ответственности за проведение контроля между органами Ространснадзора и Госавтоинспекции, а также повышения ответственности перевозчиков и грузовладельцев за соблюдение законодательства о движении по автомобильным дорогам общего пользования тяжеловесных и крупногабаритных АТС. Для того чтобы ускорить решение поставленных вопросов, нужно представить отдельный законопроект по регулированию перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также внести необходимые изменения в действующие федеральные законы, касающиеся автомобильного транспорта и автомобильных дорог.

За последнее время в Минтрансе России подготовлены проекты важных документов, касающихся регулирования весогабаритного контроля на автомобильных дорогах общего пользования: порядок проведения весогабаритного контроля, требования к организации движения крупногабаритных и тяжеловесных АТС, паспорт проекта автоматизированного контроля и др. На автомобильных дорогах федерального значения в целях

их защиты от разрушения предусмотрено создание к концу 2020 г. 387 пунктов весогабаритного контроля, имеющих устройства для фото- и видеосъемки и работающих в автоматическом режиме для контроля параметров АТС без снижения скорости движения (рис. 8). Опыт создания и работы таких пунктов следовало бы распространить на все дороги общего пользования.

Кроме того, необходимо ввести лицензирование на доступ к выполнению перевозок грузов АТС категории N<sub>3</sub> с одновременным ограничением продажи АТС этой категории физическим лицам, не обеспечивающим надлежащее их использование с соблюдением установленных норм и правил.

В грузовом автотранспортном комплексе целесообразно предусмотреть создание системы профессиональной подготовки (повышения квалификации) специалистов и водителей АТС для организации и осуществления перевозок «нестандартных» грузов: крупногабаритных и тяжеловесных, скоропортящихся и др. Сегодня в отсутствие типовых программ дополнительная подготовка (повышение квалификации) персонала не проводится, хотя материалы для реализации данного предложения подготовлены. Так, в ОАО «НИИАТ» за последние годы наряду с шестью типовыми программами для повышения квалификации консультантов и водителей, осуществляющих перевозки опасных грузов (утверждены Минтрансом России в 2016 г.), разработаны проект типовой Программы подготовки специалистов и водителей по осуществлению перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, учебное пособие по перевозкам таких грузов, проект правил перевозок скоропортящихся и иных особых грузов и др. [3].



Оценка количества поездок тяжеловесных ТС (грузов) — 446 тыс. поездок

Рис. 7. Распределение количества выданных специальных разрешений на движение транспортных средств (ТС), осуществляющих перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов

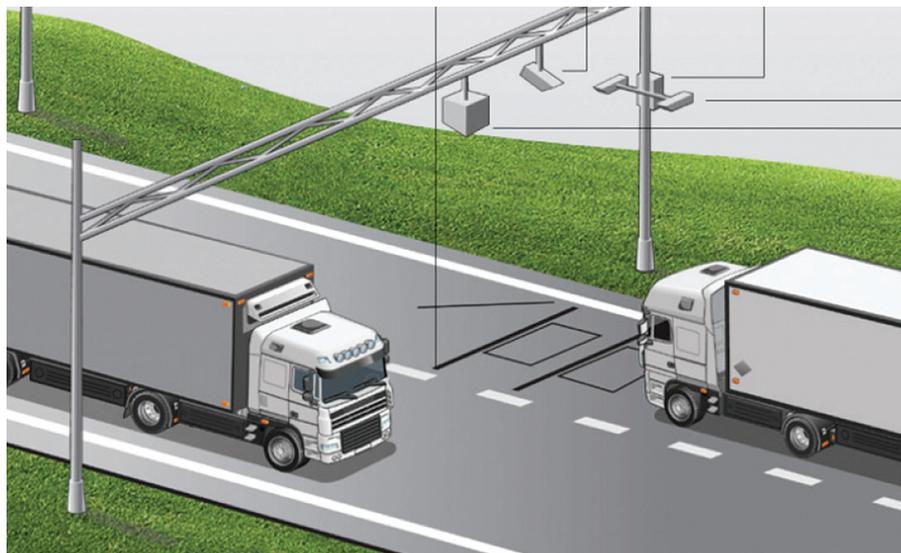


Рис. 8. Пост автоматизированного контроля с устройствами видеосъемки (в верхней части портала) и встроенными в дорожное полотно датчиками измерения весовых параметров автомобиля

В Институте и в других образовательных учреждениях страны организованы учебные занятия для подготовки консультантов по вопросам перевозок опасных грузов, предусмотрена подготовка специалистов в области международных перевозок грузов и пассажиров. Расширение этой сферы деятельности составляет

важное направление по совершенствованию работы всего грузового автотранспортного комплекса страны.

#### Литература

1. Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России». М.: Минтранс России, 2017.

2. Стратегия развития автомобильного и городского электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (проект). М.: ОАО «НИИАТ», 2017.
3. Материалы Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС). М., 2017.
4. Батищев И. И. О совершенствовании перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов на автомобильном транспорте: доклад на межд. конф. «HEAVY RUSSIA-2017». М., 2017.
5. Батищев И. И. Роль автотранспорта как альтернативы железной дороге для перевозок опасных грузов на короткие, средние и дальние расстояния: доклад на VIII межд. конф. «Железнодорожные перевозки». М., 2017.
6. Материалы Управления «Госавтодорнадзор» за 2013–2017 гг. URL: <http://auto.rostransnadzor.ru/> (дата обращения 23.01.2018 Г.)
7. «Дороги и транспорт». 2017. № 6–7. С. 23.
8. Материалы АСМАП за 2017 г. URL: <https://www.asmap.ru/> (дата обращения 23.01.2018 г.)

ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»  
МОСКВА



**XII МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
НАВИГАЦИОННЫЙ  
ФОРУМ**

[www.glonass-forum.ru](http://www.glonass-forum.ru)



**УМНОЕ  
СТРАХОВАНИЕ**

[www.umnoestрахование.pf](http://www.umnoestрахование.pf)

Впервые, в рамках форума

РОССИЙСКАЯ НЕДЕЛЯ  
ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

10-я юбилейная  
международная выставка

**НАВИТЕХ**

[www.navitech-expo.ru](http://www.navitech-expo.ru)




**24–27 апреля 2018**





Реклама 12+

При поддержке



Под патронатом



Организатор форума



Оператор форума



Стратегический партнер форума



Организатор выставки

