

Грузовой автомобильный транспорт в России: состояние и перспективы развития

И. В.ТИТОВ, генеральный директор ОАО «НИИАТ»,

И. И. БАГИЩЕВ, зав. науч.-иссл. отделом «Управление перевозками грузов автомобильным транспортом» ОАО «НИИАТ»



Грузовой автомобильный транспорт России является мощной составляющей транспортной системы страны. На его долю приходится более половины перевозок всех грузов российского транспортного комплекса, он способствует ускоренному экономическому росту различных отраслей, повышению качества жизни населения и, как правило, не имеет альтернативы в основных секторах экономики и в социальной сфере. При этом развитие отрасли на современном этапе сопряжено с рядом серьезных проблем, требующих решения как на законодательном, так и на технологическом уровне.

России (в том числе прогнозные до 2030 г.) приведены в *таблицах 1 и 2*.

По данным за 2010 г., объем перевозок грузов автомобильным транспортом составил 5230 млн т, а грузооборот — 199 млрд т/км. Среднее расстояние перевозки возросло до 38 км.

Приведенные в таблицах данные свидетельствуют о том, что общий объем перевозок грузов всеми видами транспорта (в том числе промышленного же-

Грузовому автомобильному транспорту нет адекватной замены в транспортном обеспечении розничной торговли, строительной индустрии, агрокомплекса, а также малого и среднего бизнеса. Более 80% промышленных предприятий не имеют иных подъездных путей, кроме автомобильных, что предопределяет возможность их транспортного обслуживания преимущественно грузовым автотранспортом.

Практически все перевозки грузов в смешанном сообщении (железнодорожным, морским, внутренним водным и воздушным транспортом) осуществляются с участием автомобильного транспорта, обеспечивающего своевременный завоз/вывоз грузов на терминалы. В крупных морских портах (Санкт-Петербург, Новороссийск и др.), располагающих железнодорожными подъездными путями, доля завоза/вывоза грузов в контейнерах автотранспортом составляет 70–75% и более. При этом автотранспортные средства (АТС) используются для обслуживания грузовладельцев, удаленных от портов на расстояние до 1500 км и более.

Сложившаяся на настоящий момент сырьевая направленность развития экономики страны обусловила высокий уровень развития и значительную роль автомобильного транспорта в перевозках грузов горнодобывающей промышленности (в процессе добычи угля, руды, камня и других подобных

Таблица 1. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом

	1990	2000	2005	2008	2009	Прогноз развития*		
						2015	2020	2030
Общий объем перевозок всеми видами транспорта, млн т	23612	10218	11606	11984	9500	13960	15952	17858
Индекс общего объема перевозок к 1990 г., %	100	43	49	51	40	59	68	76
Парк грузовых автомобилей, тыс. ед.		4122	4564	5349	5322	5500	5800	6500
Объем перевозок автотранспортом, млн т	15347	5878	6685	6875	5240	7500	8800	10000
Доля автотранспорта в общем объеме перевозок, %	65	58	58	57	55	54	55	56
Индекс объема перевозок автотранспортом к 1990 г., %	100	38	44	45	34	49	57	65
Объем перевозок автотранспортом общего пользования,** млн т	2940	550	612	668	—	790	970	1200

* Ист.: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.

** Данные за 2009 г. отсутствуют.

грузов открытым способом перевозки осуществляются карьерными самосвалами большой грузоподъемности без выезда на автомобильные дороги общего пользования). Ежегодный объем таких перевозок, по оценке специалистов, составляет около 2 млрд т.

Данные об объеме перевозок и грузообороте автомобильного транспорта

железнодорожного¹), в 2009 г. по сравнению с 1990 г. снизился более чем в 2 раза, а объем автомобильных перевозок грузов без учета промышленного автомобильного транспорта — почти в 3 раза. При этом доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок сократилась с 65% до 55%, а в прогнозируемом периоде к 2030 г. составит 56%.

¹ За исключением трубопроводного транспорта.

Таблица 2. Грузооборот автомобильного транспорта

	1990	2000	2005	2008	2009	Прогноз развития*		
						2015	2020	2030
Грузооборот всех видов транспорта, млрд т-км	3619	1746	2232	3428	2227	3189	3506	3861
Грузооборот автотранспорта, млрд т-км	299	153	194	216	180	260	290	320
- в т.ч. автотранспорта общего пользования,** млрд т-км	68	23	37	61	—	95	110	140
Доля автотранспорта общего пользования, %	22,7	15	19	24,8	—	36,5	38	44

* Ист.: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.

** Данные за 2009 г. отсутствуют.

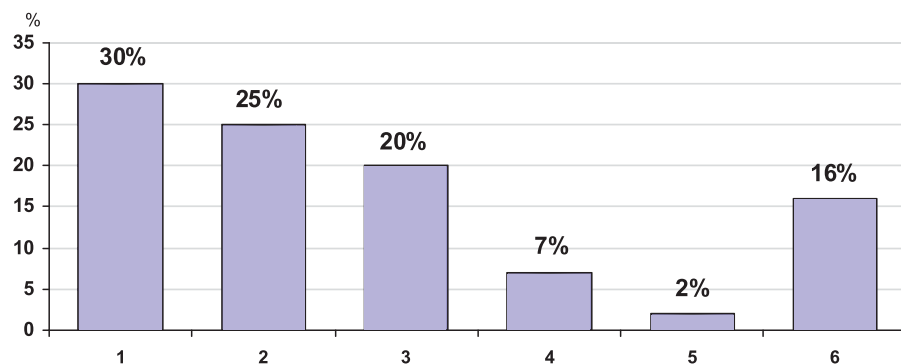


Рис. 1. Структура парка грузовых автомобилей по типу кузова:
1 — самосвалы; 2 — бортовые автомобили; 3 — грузовые фургоны; 4 — цистерны; 5 — рефрижераторы; 6 — транспорт с другими типами кузова.

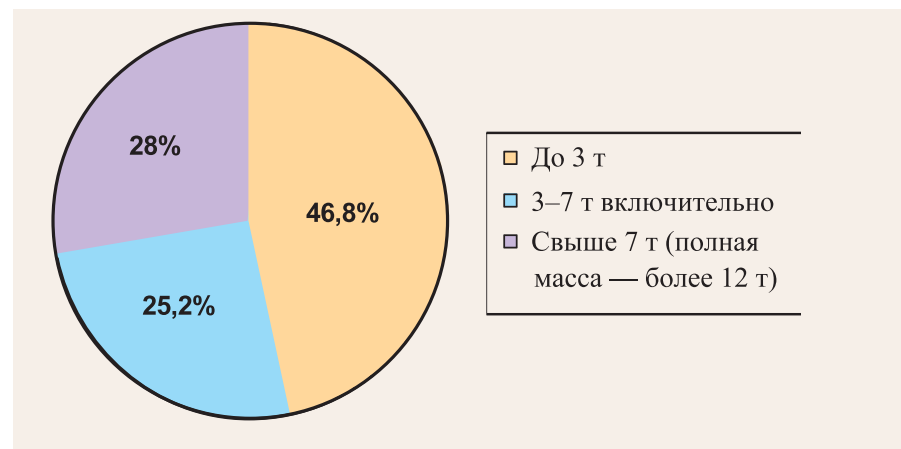


Рис. 2. Структура парка грузовых автомобилей по грузоподъемности

Тенденции развития

Развитие грузового автомобильного транспорта в последние годы характеризуется разукрупнением автотранспортных предприятий общего пользования и переключением перевозок грузов в значительных объемах на транспорт, который принадлежит предприятиям и организациям различных отраслей экономики, выполняющим перевозки для собственных нужд. Несмотря на постоянный рост численности парка грузовых автомобилей, в

сфере крупных специализированных автотранспортных предприятий общего пользования парк сократился за последние 10 лет почти в 6 раз. В то же время грузовой автомобильный парк индивидуальных предпринимателей увеличился за этот период более чем в 2,5 раза и в 2009 г. достиг 2,85 млн единиц (52% от общего количества).

В целом по России доля коммерческих перевозок грузов составляет примерно 30% от общего объема. Среднее количество грузовых автомобилей, ис-

пользуемых в этих перевозках юридическими лицами, — 6,6 единицы, индивидуальными предпринимателями — 1,3 единицы.

Состояние и структура парка

Парк грузовых автомобилей характеризуется значительной долей единиц со сроком службы более 10 лет (свыше 70% от общего количества). Большинство таких автомобилей амортизированы и нуждаются в списании.

Годовая выработка одного грузового автомобиля (в т/км) за последние 8 лет снизилась почти на 35%, а по сравнению с данными за 1990 г. — более чем в 3 раза. Снижение выработки в целом свидетельствует о том, что на рынке грузовых перевозок предложение транспортных средств превышает спрос, устаревший парк списывается несвоевременно, а объемы перевозок грузов, осуществляемых по высокопроизводительным технологиям (централизованные перевозки, контейнерные перевозки и др.), значительно снижаются.

По данным ГУП «Мосавтотранс», с 1990 по 2010 г. парк грузовых автомобилей в Москве увеличился в 4 раза и на сегодняшний день составляет более 320 тыс. единиц, а выработка на один автомобиль за этот период снизилась почти в 10 раз.

В настоящее время в общем парке грузовых автомобилей страны значительную долю (около 25%) составляют бортовые АТС, 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%) (рис. 1). В соответствии с рациональной структурой парка доля бортовых автомобилей должна быть существенно уменьшена (до 8–9%), а доля специализированных автомобилей повышена до 90–92% за счет увеличения доли автофургонов (в том числе авторефрижераторов), цистерн, контейнеровозов и других специализированных автомобилей.

Важнейшей характеристикой парка грузовых автомобилей является структура парка с точки зрения грузоподъемности (таблица 3).

Как следует из данных, приведенных в таблице 3 и на рис. 2, доля парка грузовых автомобилей грузоподъемностью до 3 т включительно составляет 46,8%, в том числе грузоподъемностью до 1,5 т включительно — 34,6%; автомобили и автопоезда грузоподъем-

Таблица 3. Структура парка грузовых автомобилей по грузоподъемности

Грузоподъемность автомобилей, т	Доля, %
До 1,5 т включительно	34,6
Свыше 1,5 т до 3,0 т включительно	12,2
Свыше 3,0 т до 5,0 т включительно	19,0
Свыше 5,0 т до 7,0 т включительно	6,2
Свыше 7,0 т до 10,0 т включительно	3,5
Свыше 10,0 т до 15,0 т включительно	4,9
Свыше 15,0 т до 20,0 т включительно	11,1
Более 20,0 т	8,5
Всего	100

ностью свыше 7 т составляют 28 %, в том числе грузоподъемностью свыше 10 т — 24,5 %; а грузоподъемностью свыше 20 т — 8,5 %.

АТС грузоподъемностью 7 т и более характеризуются полной массой свыше 12 т и поэтому в соответствии со сводной Резолюцией КВТ ЕЭК ООН от 11.08.1997 г. (Транс/WP-28/78) относятся к категории N3.

Для данной категории АТС в большинстве европейских стран установлено взимание с владельцев (пользователей) транспортных средств платы за проезд по автомобильным дорогам в качестве компенсации ущерба, причиняемого дорогам. В нашей стране в соответствии с Федеральным законом от 06.04.2011 г. № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» аналогичная плата вводится с 1 января 2013 г.

В ОАО «НИИАТ» в 2011 г. разработана и одобрена заказчиком (Минтранс России) Концепция взимания платы с владельцев грузовых автомобилей полной массой более 12 т при пользовании автомобильными дорогами федерального значения.

Междугородные грузоперевозки

В развитии рынка междугородных перевозок грузов одним из направлений является реализация системы «АвтоТрансИнфо», при которой заказы на перевозку грузов осуществляются через Интернет. Данная информационная система включает в себя обширную ежедневно обновляемую базу данных о предьявленных для перевозки грузах и АТС. С помощью этой базы перевозчи-

ки могут подобрать интересующий их груз, а грузоотправители — найти необходимые транспортные средства и наиболее выгодные цены на транспортные услуги.

В настоящее время в этой системе в рамках интернет-портала www.ati.su размещается более 35 тыс. заявок на перевозку грузов и информация о 30 тыс. попутных АТС. Портал постоянно посещают более 100 тыс. пользователей (перевозчиков, экспедиторов, грузоотправителей).

Дальнейшее совершенствование перевозок грузов в междугородном сообщении может быть осуществлено за счет применения современных перевозочных технологий (включая широкое внедрение контейнерных перевозок и терминально-логистических систем) и маятникового движения крупнотоннажных автопоездов, оснащенных тахографами и бортовыми устройствами спутниковой навигации (системы ГЛОНАСС). Кроме того, развитию сектора будет способствовать рациональное укрупнение мелкопартионных отправок грузов, оптимизация выбора вида транспортных средств, маршрутов и др.

На международном рынке

Одним из наиболее стабильно развивающихся секторов рынка автотранспортных услуг являются международные автомобильные перевозки грузов.

На автомобильный транспорт приходится до 4,8 % внешнеторгового оборота России по объему перевозок и не менее 25 % — в стоимостном выражении. За 20 лет объем международных автомобильных перевозок грузов между Россией и зарубежными странами вырос почти в 14 раз и в 2010 г. соста-

вил 27,3 млн т¹, при этом на долю российских перевозчиков приходится 10,7 млн т, на долю иностранных — 16,6 млн т. По сравнению с данными за 2000 г. объем международных автомобильных перевозок увеличился на 54,4 %. Доля экспортных грузов составила примерно 27 %, а доля импортных, соответственно, 73 %.

В общем объеме международных автомобильных перевозок доля российских перевозчиков грузов за период 2000–2010 гг. повысилась с 36 до 39,3 %. Следует учитывать, что в объеме международных автомобильных перевозок грузов, осуществляемых иностранными перевозчиками, выделяются так называемые перевозчики третьих стран, доля которых составляет примерно 12,0 % и имеет тенденцию к снижению, что является положительной тенденцией.

В утвержденной Правительством РФ Транспортной стратегии на период до 2030 г. предусматривается дальнейшее развитие перевозок грузов в международном автомобильном сообщении. Объем перевозок, выполняемых российскими перевозчиками, в ближайшее десятилетие должен увеличиться примерно в 2 раза, а их доля — повыситься до уровня равновыгодного паритета (до 50 %).

Наиболее грузонапряженными маршрутами международных автомобильных перевозок грузов являются направления на Финляндию и Скандинавские страны (не менее 17,0 % от общего объема), Беларусь, Польшу, Литву, Германию и другие западноевропейские государства (более 40 % от общего объема), Украину (9 %), Китай (4,4 %), Казахстан (4,8 %).

Международные автомобильные перевозки выполняются на основе двухсторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении с 50 странами мира. При этом используется система двухсторонних соглашений, а также многоразовые разрешения ЕКТМ, доля которых в объеме международных перевозок, выполняемых российскими перевозчиками, составляет 9–10 %. Среднее расстояние перевозок грузов в международном автомобильном сообщении по основным направлениям составляет около 1200 км.

Для международных перевозок грузов российскими перевозчиками в настоящее время используется парк АТС, в основном соответствующий международным требованиям. Он насчитывает около 30 тыс. единиц, сосредоточенных в предприятиях, являющихся

¹ Данные без учета перевозок между Россией и Белоруссией.

действительными членами Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). Средняя численность таких автомобилей у одного предприятия — 13 единиц. Кроме того, для выполнения перевозок на постоянной основе используются не менее 20 тыс. автомобилей предприятий и организаций, не являющихся членами АСМАП, и около 50 тыс. единиц АТС иностранных перевозчиков.

Учитывая структуру перевозимых внешнеторговых грузов, следует отметить, что основную долю парка грузовых автомобилей составляют автопоезда с кузовом типа фургон. Именно такие АТС преимущественно используются для перевозок импортных грузов, относящихся, как правило, к категории промышленных или продовольственных товаров. Большинство этих АТС характеризуются полной массой до 40 т и осевой массой 10,0 т и 11,5 т, являясь большегрузными.

Дорожные препятствия

Автомобильные дороги России, в том числе федерального значения, по своим транспортно-эксплуатационным характеристикам в основном не соответствуют требованиям движения большегрузных АТС.

Как показывает анализ, для международных перевозок с использованием большегрузных автомобилей требованию пропуска автотранспортных средств с осевой массой 11,5 т удовлетворяет не более 5 % протяженности федеральных дорог. Для АТС с осевой массой 10 т пригодны около 17 % дорог этого класса (рис. 3). Автомобильные дороги регионального и местного значения характеризуются более низкими показателями, чем приведенные.

Одним из факторов, препятствующих повышению эффективности использования грузовых АТС на международных маршрутах, является несоответствие интенсивности транспортных потоков пропускной способности автомобильных пунктов пропуска. Общее количество этих пунктов на государственной границе России составляет свыше 140 единиц. Их обустройство, техническое оснащение и технологии работы не отвечают современным требованиям. На наиболее загруженных из них в ряде случаев нет стоянок для отстоя автомобилей при ожидании въезда в режимную зону, на многих отсутствует современное оборудование для весогабаритного контроля.

В результате даже в пунктах пропуска, оснащенных инспекционно-досмот-

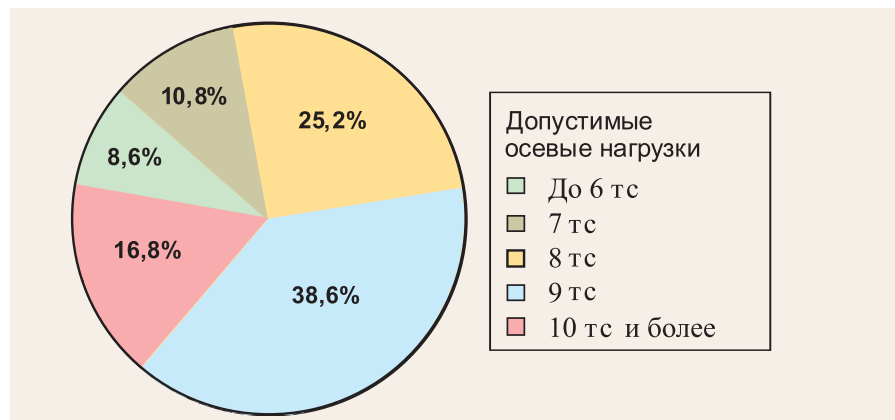


Рис. 3. Степень соответствия федеральных дорог требованиям пропуска автотранспортных средств с различными осевыми нагрузками

ровыми комплексами (ИДК), постоянно образуются многокилометровые очереди. Время простоя в этих очередях доходит до 24 и более часов и составляет не менее 5 % общего рабочего времени. В пунктах пропуска, расположенных на внешней границе стран Евросоюза, время простоя грузового автотранспорта существенно меньше.

Опасные грузы — сфера особого внимания

Правительство РФ Постановлением от 15.04.2011 г. № 272 утвердило Правила перевозки грузов автомобильным транспортом (далее — Правила); их основная часть вступила в силу 25 июля 2011 г. В части перевозок опасных грузов в городском, пригородном и междугородном сообщении Правила вступят в силу с 25 апреля 2012 г. До этого срока перевозка опасных грузов должна осуществляться в соответствии с утвержденными правительством указанными Правилами, а также Правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утвержденными Минтрансом России в 1995 г.

Правила требуют, чтобы перевозка скоропортящихся грузов внутри страны осуществлялась на основе Соглашения о перевозках скоропортящихся продуктов и специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС). При реализации этого соглашения целесообразно утвердить Правила перевозки скоропортящихся грузов автомобильным транспортом, проект которых по заказу Минтранса России разработан ОАО «НИИАТ» и согласован со всеми заинтересованными министерствами и ведомствами.

Утвержденные в апреле Правила перевозки грузов автомобильным транспортом — значимый как для перевозчиков, так и для грузовладельцев нормативный правовой акт. Это следует признать, несмотря на наличие у него ряда недостат-

ков, для устранения которых отраслевой департамент Минтранса России вместе с ОАО «НИИАТ» подготовил проект постановления Правительства РФ о внесении изменений в Правила.

Особое внимание при внесении поправок в Правила должно быть уделено п. 3, касающемуся осуществления перевозок опасных грузов внутри страны в соответствии с требованиями приложений А и В ДОПОГ. Для реализации этого пункта следует:

- значительно переработать утвержденные в 1995 г. Минтрансом России Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом;
- подготовить и принять изменения в отдельные законодательные и нормативные правовые акты, касающиеся вопросов перевозки опасных грузов, в том числе в ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности...»;
- пересмотреть ряд ГОСТов, касающихся требований к транспортным средствам, таре и упаковке;
- разработать и утвердить правила крепления и размещения опасных грузов на автотранспортных средствах, а также порядок подготовки водителей и специалистов по перевозкам опасных грузов с выдачей соответствующих документов и др.

Перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов

Одна из важных проблем, препятствующих развитию грузового автотранспортного комплекса, касается перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Решение этой проблемы напрямую связано с необходимостью обеспечить сохранность дорожно-транспортной инфраструктуры, снизить ущерб от преждевременного разрушения дорожного полотна, повысить безопасность дорожного движения.

Принимаемые в настоящее время меры являются недостаточными. Вступив-



ший в 2010 г. технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств» не учитывает особенности дорожной сети страны, основные параметры которой в большинстве случаев рассчитаны на движение АТС с осевой массой до 6 т (таковых не менее 85 % от протяженности всей дорожной сети). На автомобильных дорогах крайне слабо ведется весогабаритный контроль транспортных средств, в результате только около 2 % перевозчиков, занимающихся перевозкой тяжеловесных грузов, получают предусмотренные для этих перевозок специальные разрешения; остальные 98 % перевозок тяжеловесных грузов осуществляются без разрешений.

До настоящего времени не утверждены правила перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, нет утвержденной программы развития весогабаритного контроля на автодорожной сети страны. Принятое Правительством РФ Постановление от 16.11.2009 г. № 934, касающееся возмещения вреда владельцами транспортных средств при перевозках тяжеловесных грузов, распространяется только на перевозки по автомобильным дорогам федерального значения, составляющим 5 % от всей дорожной сети страны.

О некоммерческих перевозках

Особо следует отметить необходимость правового регулирования некоммерческих перевозок грузов, осуществляемых собственным транспортом предприятий и организаций различных отраслей экономики страны.

Доля таких перевозок составляет не менее 70 % от всего объема перевозок грузов автотранспортом. При этом

принятые в нашей стране Устав автомобильного транспорта и Правила перевозок грузов автомобильным транспортом фактически не распространяются на некоммерческие перевозки грузов, что, по сути, освобождает соответствующие предприятия и организации от ответственности за несоблюдение установленных норм и правил, в том числе касающихся обеспечения безопасности перевозочного процесса.

Решение данного вопроса предусмотрено в проекте Федерального закона «Об автотранспортной деятельности...», подготовленного ОАО «НИИАТ» и находящегося сейчас на согласования в Минтрансе России.

Электроника в помощь

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

Принятые 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) позволяют сделать вывод о том, что уже в ближайшее время такие устройства

будут внедрены более чем на 50 % грузового парка АТС. Это позволит значительно повысить безопасность перевозок и эффективность работы всей грузовой автотранспортной отрасли страны, что соответствует основным направлениям государственной политики на грузовом автомобильном транспорте.

Литература

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: [утвержд. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р].
2. О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и иные законодательные акты Российской Федерации: Федер. закон: [от 6 апреля 2011 г. № 68-ФЗ; принят Государственной думой 25 марта 2011 г.; одобр. Советом Федерации 30 марта 2011 г.]
3. О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации: Постановление Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2009 г. № 934.
4. Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом: Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272.
5. Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств».
6. Сводная резолюция по конструкции автотранспортных средств КВТ ЕЭК ООН от 11 августа 1997 г. (Транс/WP-29/78).
7. Транспорт в России. Росстат. – М., 2009, 2010.
8. Глобальные навигационные системы (ГЛОНАСС): Федеральная целевая программа: [утвержд. Постановлением Правительства от 20.08.2001 г. № 587, с последующими изменениями].