

УДК 656.1/5

Ляпустин Павел Константинович,
к.т.н., доцент, заведующий кафедрой «Управление на автомобильном транспорте»,
ФГБОУ ВО «Ангарский государственный технический университет»,
e-mail: lpk62@mail.ru

Носенко Анастасия Руслановна,
обучающаяся группы ТП-20-1,
ФГБОУ ВО «Ангарский государственный технический университет»,
e-mail: nosenko.nastya.20027@mail.ru

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Lyapustin P.K., Nosenko A.R.

ANALYSIS OF THE STATUS AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF FREIGHT TRANSPORTATION BY ROAD TRANSPORT IN RUSSIA

Аннотация. Рассматривается развитие автомобильных грузовых перевозок в сфере транспортно-логистических услуг Российской Федерации в условиях постоянного изменения мировой экономики. Проведён анализ факторов, влияющих на объем грузооборота, и необходимость развития трансграничного взаимодействия с соседними странами, а также расширения собственной грузовой базы. Отмечается низкий уровень конкурентоспособности отечественных транспортно-логистических компаний по сравнению с зарубежными компаниями, осуществляющими деятельность на территории России, а также приведена динамика обновления автомобильного грузового транспорта. В статье отражается процесс внедрения современных цифровых технологий и электронного обмена данными в сфере автомобильных грузовых перевозок на российском рынке.

Ключевые слова: транспортная логистика, автомобильные грузовые перевозки, транспортно-логистическая инфраструктура, автомобильные дороги, электронный обмен данными.

Abstract. The development of road freight transportation in the field of transport and logistics services in Russia is considered in the context of constant changes in the world economy. An analysis was carried out of the factors influencing the volume of cargo turnover and the need to develop cross-border interaction with neighboring countries, as well as expand its own cargo base. The low level of competitiveness of domestic transport and logistics companies compared to foreign companies operating in Russia is noted, and the dynamics of updating road freight transport is also reflected. Active implementation of modern digital technologies and electronic data exchange in the field of road freight transportation on the Russian market.

Keywords: transport logistics, road freight transportation, transport and logistics infrastructure, highways, electronic data interchange.

В Российской Федерации (РФ) транспорт является одной из основополагающих отраслей экономики и неотъемлемой частью производственной инфраструктуры. Транспортный комплекс обеспечивает географическую связанность между огромными территориями страны и всеми отраслями экономики. Перевозки грузов от мест производства и потребления обеспечиваются транспортной инфраструктурой, развитие которой в настоящее время испытывает много проблем. В реальных условиях экономического развития России и в условиях введенных санкций со стороны не дружественных

стран, необходимо создавать устойчивый потенциал грузовых перевозок в стране.

Грузовой автомобильный транспорт становится самым популярным способом перевозки грузов, как в нашей стране, так и в мире. Автомобильным грузовым транспортом в РФ перевозится более 70% от общего объема всех грузов, перевозимых всеми видами транспорта.

В кризисный период произошел спад по грузообороту по всем отраслям производства. Существенный спад был отмечен у автомобильного и железнодорожного видов транспорта: на 17% и 12% соответственно в

2020 году к уровню 2014 года.

По данным Министерства транспорта РФ в 2020 г. объем грузоперевозок сократился ещё на 4% и составил 2,82 млрд. т. в сравнении с 2014 г [1]. В 2020 г. на долю автомобильного транспорта приходился около 51% веса перевозимых грузов (1,44 млрд. т), на долю железнодорожного – 44% (1,24 млрд. т). Приблизительно 5% массы грузов было перевезено прочими видами транспорта (внутренним водным, морским и воздушным).

В 2020 г. в транспортной отрасли грузоперевозок насчитывалось 55 тыс. организаций. Большинство предприятий отрасли являются частными, и их доля составляет

91,2% от совокупного показателя. За 2016-2020 гг. парк грузовых автомобилей в собственности организаций сократился на 7,3%: с 635,8 до 589,5 тыс. В 2020 г. перевозчики частично обновили парк, и это привело к небольшому росту численности грузовых автомобилей до 624,7 тыс.

По данным отчета аналитического агентства АВТОСТАТ [2], объем продаж новых грузовых автомобилей в России в январе 2021 года снизился на 16% (по сравнению с январем 2020 года) и составил 5126 единиц против 6 095 единиц.

Динамика продаж грузовых автомобилей за 2013-2021 гг. представлена в таблице 1.

Таблица 1

Динамика продаж грузового транспорта в РФ, тыс. ед.

Год	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Грузовой транспорт, тыс. ед.	128,9	110,7	87,9	51,1	53,3	80,2	82,3	80,6	74,8
Темп роста, %		85,8	79,4	58,1	104,3	150,4	102,6	97,9	92,8

Согласно данным таблицы 1, в 2021 г. объем рынка новых грузовых автомобилей составил 74,8 тыс. единиц, что на 7,3% ниже, чем в 2020 году. Таким образом, наблюдается тенденция к снижению обновления грузового автомобильного парка в РФ, что ведет к увеличению срока владения, а значит, и к более частому техническому обслуживанию и ремонту. По данным АВТОСТАТ [2], средний возраст автомобильного грузового транспорта в РФ по состоянию на январь 2021 года составляет 21,2 года, причем 64,7% всего автомобильного грузового транспорта – в возрасте более 15 лет. Необходимо отметить, что это один из самых высоких показателей среднего возраста транспорта относительно других отраслей [3].

Высокий износ автомобильного грузового транспорта существенным образом ог-

раничивает возможности для роста грузооборота, снижая производственную эффективность, и оказывая значительное влияние на безопасность дорожного движения и экологическую обстановку.

В силу географических и климатических особенностей РФ уровень покрытия территории сетью автомобильных дорог (с учетом плотности населения) находится на очень низком уровне, который требуется увеличить в 3 - 4 раза. В РФ также отсутствуют высокоскоростные магистрали, удовлетворяющие спрос на качественные транспортные услуги.

Протяженность путей сообщения за 2016-2020 гг. (тыс. км.) представлена в таблице 2. Анализируя эти данные, можно сделать вывод, что протяженность путей сообщения за 5 лет выросла на 3,7%: с 1,50 до 1,55 млн. км [4].

Таблица 2

Протяженность путей сообщения за 2016-2020 гг.

Виды	2016	2017	2018	2019	2020
Автомобильные дороги общего пользования	1 498,5	1 507,8	1 531,	1 542,2	1 553,7
в том числе автомобильные дороги с твердым покрытием	1 053,7	1 064,0	1 077,3	1 089,1	1 096,4

В связи с тем, что территория Российской Федерации обширна, а уровень обеспеченности автомобильными дорогами недостаточно высокий, особенно в восточной части страны, автомобильные грузовые перевозки не могут в полной степени осуществляться на дальние расстояния. Принимая во внимания основные показатели работы транспортно-технологического комплекса страны разработана государственная политика в сфере грузовых перевозок, где определена Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [5].

Главными целями развития транспортной отрасли являются:

- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы РФ и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение безопасности и устойчивости транспортной системы.

Транспортной стратегией РФ определены основные стратегические направления развития грузовых перевозок:

- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
- создание приоритетных конкурентных условий для национальных перевозчиков и повышение их конкурентоспособности;
- конкурентный уровень удельных транспортных издержек в конечной цене продукции;
- повышение коммерческой скорости и ритмичности продвижения партий товаров;
- подготовка к обеспечению перевозок высокотехнологичной продукции;
- снижение уровней аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта.

Принятая стратегия является основой для разработки генеральной схемы развития Единой транспортной сети РФ (далее - Единая опорная сеть), стратегических региональных планов развития транспортных систем, стратегий развития промышленных организаций, работающих в сфере транспорта.

Выполнение основных мероприятий Стратегии развития транспортной системы рассчитано на 3 этапа.

С 2021 по 2024 год реализуется 1-й этап, с 2025 по 2030 год реализуется 2-й этап, с 2031 по 2035 год - 3-й этап.

При выполнении основных мероприятий необходимо учитывать, что увеличение грузовых перевозок находится в сильной зависимости от устойчивых и стабильных отношений России со странами-партнерами по торгово-экономическому сотрудничеству.

В ближайшую перспективу с целью реализации транспортной стратегии с 2021 по 2035 г. необходимо существенно увеличить транспортный потенциал между РФ и КНР. Необходимо принимать во внимание факт того, что увеличение грузооборота с использованием автомобильного транспорта будет расти в прогрессивном порядке. В июне 2018 г. правительствами обеих стран было подписано соглашение «О свободном международном автомобильном грузовом сообщении» [6], вступившее в силу 1 января 2019 года. Данное соглашение позволяет китайским транспортно-логистическим компаниям осуществлять свою деятельность наравне с российскими компаниями на всей территории страны (а не в 30 км приграничной зоны, как это было ранее).

Аналогичные условия в отношении российских компаний введены и на территории КНР. Стоит надеяться, что это соглашение приведет к плотному и регулярному заполнению региональных транспортно-логистических комплексов. В целом все эти принятые соглашения могут создавать условия для дополнительного грузооборота для автомобильных грузовых перевозок.

Необходимо учитывать, что в условиях возможных рисков уменьшения или полного переориентирования грузовых потоков в обход территории РФ стратегически важной задачей становится обеспечение собственной необходимой грузовой базы. Для эффективного развития экономики и с целью снижения зависимости от внешних грузовых потоков, а также сохранения стабильного внутреннего грузооборота автомобильного грузового транспорта необходимо активней развивать отечественное конкурентоспособное промышленное производство.

Большинство из зарубежных транспортно-логистических компаний, функционирующих на российском транспортно-логистическом рынке, в основном активно используют современные технологии, однако в связи со слабым развитием информатизации и прозрачности в транспортной отрасли им приходится подстраиваться под конъюнктуру российского рынка.

С 2020 года под руководством Министерства транспорта РФ проводится внедрение систем электронных перевозочных документов и электронного документооборота.

Бумажные носители будут заменяться электронными транспортными накладными (ЭТРН) и электронными путевыми листами (ЭПЛ), которые будут использоваться в перевозочном процессе. С 2024 года планируется полностью перейти на электронный документооборот. Внедрение цифрового обмена данными приведёт к упрощению взаимодействия транспортно-логистических компаний с органами государственной власти, ускорению процессов обмена данными, повышению качества транспортно-логистических услуг и сокращению транспортных издержек, а также к обеспечению прозрачности транспортно-логистического рынка. Внедрение цифрового обмена данными ЭТРН и ЭПЛ приведёт к созданию условий для развития эффективных мультимодальных и интермодальных перевозок в РФ.

В заключении можно сделать вывод,

что цели государственной политики в сфере грузовых перевозок нужно переориентировать на страны азиатского направления. Необходимо пересмотреть транспортно-технологическую инфраструктуру, всю систему международных транспортных коридоров, и решить проблему, связанную с обновлением парков транспортных средств. Необходимо создавать условия для активного развития современных информационных систем и технологий в транспортной отрасли. Развитие инновационных промышленных производств в РФ должно позволить реализовать экспортный потенциал и увеличить грузовой поток, как на международном, так и на внутреннем рынке. Снижение ставок по утилизационному сбору и лизингу должно привести к регулярному и необходимому обновлению автомобильного грузового транспорта.

Выполнение всех мероприятий поможет повысить конкурентоспособность транспортно-логистических компаний, действующих на территории РФ.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Прогноз долгосрочного развития Российской Федерации на период до 2030 года. – Текст: электронный // Министерство экономического развития Российской Федерации: официальный сайт. – 2023. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 25.10.2023).

2. Автомобильные дороги Российской Федерации. – Текст: электронный // Основная информационно-статистическая информация: – 2023. – URL: <http://www.mintrans.ru> (дата обращения: 23.10.2023).

3. Грузовые перевозки. – Текст: электронный // ТК «ГрузоведЪ»: – 2023. – URL: <https://gruzoved.com/blog/post/klassifikaciya-gruzovyh-avtomobilnyh-perevozok> (дата обращения: 25.10.2023).

4. Транспорт. Грузооборот. Основные

итоги на 01.01.2020 г. – Текст: электронный // Федеральная служба государственной статистики (Росстат): – 2023. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455> (дата обращения: 23.10.2023).

5. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. – Текст: электронный // [Mintrans.gov.ru](http://mintrans.gov.ru): – 2023. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 24.10.2023).

6. Результаты исследования отрасли грузоперевозок в России в 2019 – 2020 гг. . – Текст: электронный // Ernst&Young Global Limited: – 2023. – URL: https://www.ey.com/ru_ru/automotive-transportation/ey-transportation-services-2019 (дата обращения: 26.10.2023).