

Грузовой автопарк в России

Согласно исследованиям заведующего научно-исследовательским отделом «Управление перевозками грузов автомобильным транспортом» ОАО «НИИАТ», к. э. н. И. И. Батищева потенциал грузового автопарка (суммарная грузоподъемность парка) составляет свыше 35 млн т. Количество грузовых ТС, состоящих на учете ГУОБДД, в 2018 году составило 6,43 млн единиц, включая около 800 тыс. прицепов к грузовым автомобилям и около 700 тыс. полуприцепов к седельным автотягачам. Количество потребляемого моторного топлива составляет 34 млн т, в том числе бензина – 10 млн т, дизельного топлива – 23 млн т и газового топлива – примерно 1 млн т.

Осуществляя перевозки около половины грузов страны (5,54 млрд т; *рис. 1*), грузовой автотранспорт не имеет альтернативы на перевозках грузов в городском и пригородном сообщении, а также в сельском хозяйстве, в системе торговли и в других секторах экономики страны.

Однако несмотря на стабильные темпы его развития и ежегодное увеличение среднего расстояния перевозки (за последние 20 лет этот показатель возрос в два раза и составил свыше 46 км), доля грузового автотранспорта в грузообороте страны не превышает 8,5% (259 млрд ткм). В то время как на железнодорожном магистральном транспорте этот показатель составляет около 86,0%. При этом на морском, внутреннем водном, воздушном и промышленном ж/д транспорте суммарно этот показатель в 1,5 раза ниже, чем на автотранспорте, и составляет всего около 5,5%.

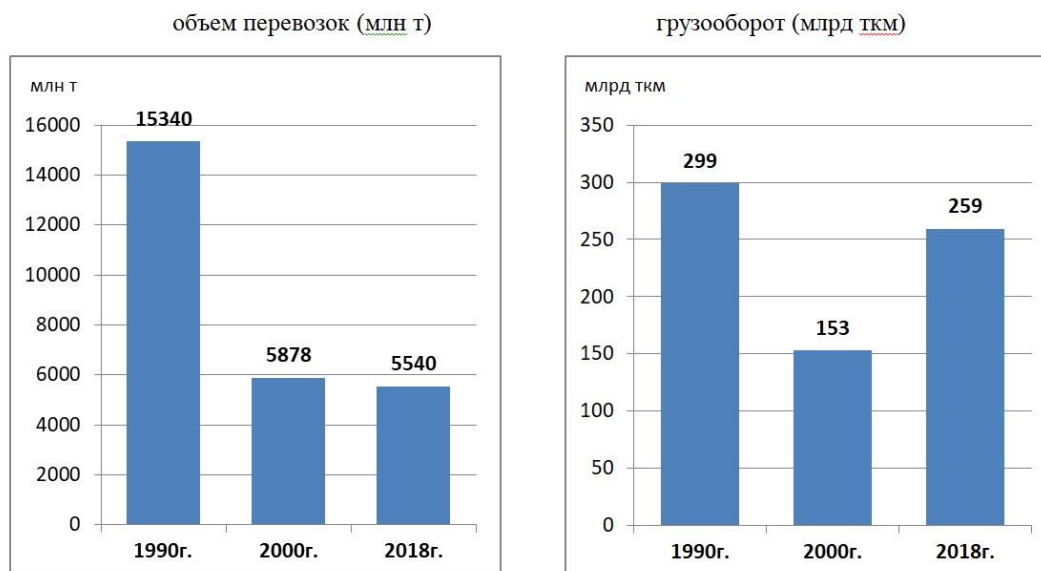


Рис. 1. Динамика объема перевозок и грузооборота автомобильного транспорта

Доля коммерческих перевозок на автотранспорте в общем объеме составляет около 30%, а в грузообороте – около 54%. Среднее расстояние на коммерческих грузовых перевозках составляет около 138 км.

По данным Росстата, основную долю перевозок на автотранспорте выполняют крупные и средние предприятия всех видов деятельности; их доля в общем объеме составляет 50%, в грузообороте – 64%.

Особенностью развития грузового автотранспорта за последнее десятилетие можно считать расширение сферы его деятельности на перевозках грузов на большие расстояния – до 1 тыс. км и более. Это подтверждено стабильным ростом среднего расстояния перевозки груза, увеличением доли крупнотоннажных ТС в общем парке, повышением конкурентности автотранспорта на перевозках скоропортящихся и других видов грузов в контейнерных перевозках (в том числе при завозе-вывозе контейнеров из морских портов, при использовании терминальных, контейнерных, контрейлерных и других мультимодальных технологий). Структура парка грузовых ТС по типам кузовов, с учетом видов перевозимых грузов в указанный период, представлена на *рис. 2*.

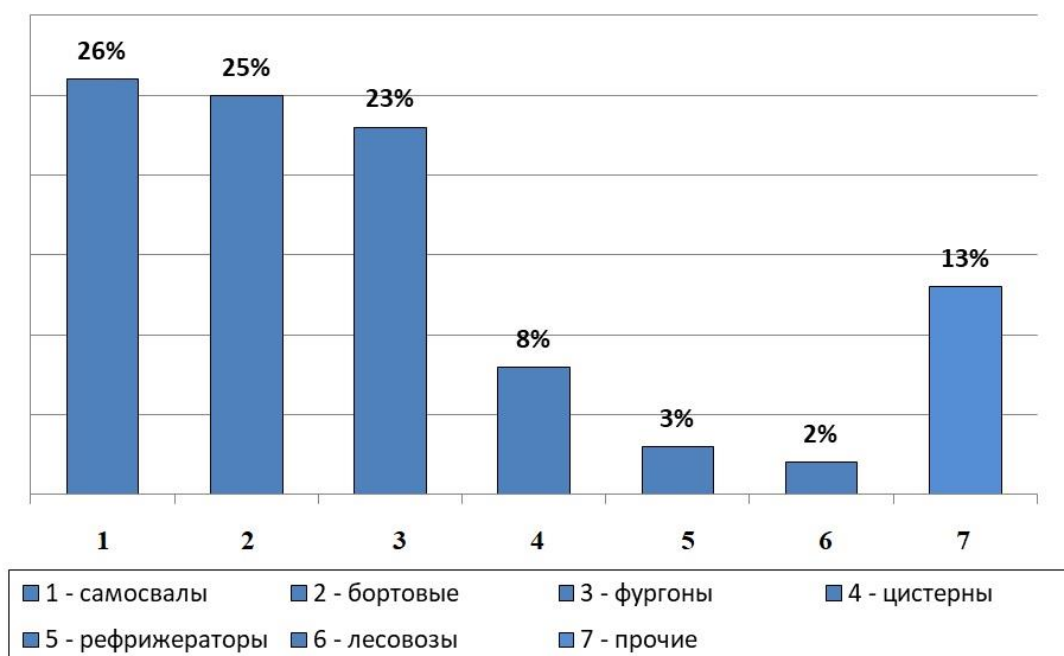


Рис. 2. Структура парка грузовых автомобилей по типу кузова

Разрушающее воздействие на дороги

Одним из важнейших направлений совершенствования работы грузового автотранспорта в России является создание государственной автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК) крупнотоннажных грузовых ТС на всей сети автодорог федерального, регионального и межмуниципального значения для исключения несанкционированного превышения нормативных весовых и габаритных параметров ТС при осуществлении перевозок грузов. Главными целями введения АСВГК являются повышение сохранности дорожной сети, ТС и перевозимых грузов, а также повышение безопасности дорожного движения.

Проблема заключается в том, что в силу отсутствия должного весогабаритного контроля на автодорогах страны широко распространены грузоперевозки с использованием большегрузных ТС (категории N3, полной массой более 12 т) и превышением установленных для них предельных весовых параметров – как правило, без наличия специальных разрешений.

Ущерб дорожной сети от повышенного износа в результате указанного воздействия грузового транспорта, по оценке Росавтодора, составляет примерно 2,6 трлн руб. в год, что в два раза больше объема всех дорожных фондов страны. При этом основная доля указанного ущерба приходится на парк грузовых ТС категории N3 (полной массой свыше 12 т) и категории N2 (свыше 3,5 и до 12 т), составляющий не менее 3,2 млн единиц (рис. 3).

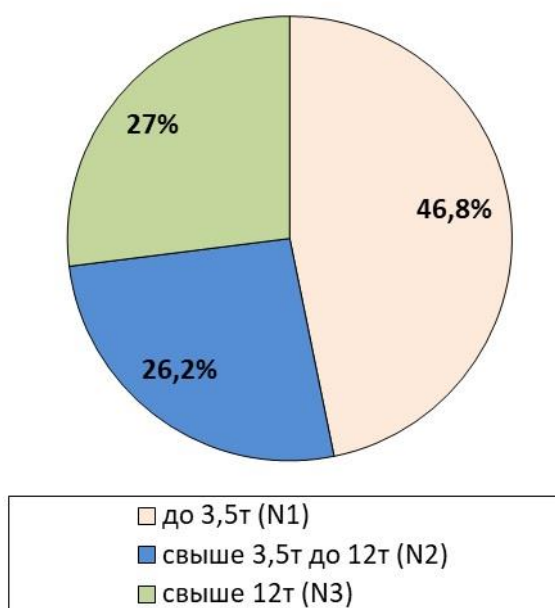


Рис. 3. Структура парка грузовых автомобилей по категориям (полной массе) N1, N2 и N3

При этом наиболее весомую долю ущерба можно отнести на счет превышения установленных весовых нормативов ТС, поскольку разрушающее воздействие на дорожное полотно возрастает в несколько раз интенсивнее степени превышения нормативов (в соответствии с т. н. законом четвертой степени, по которому, например, 10%-ное увеличение осевых нагрузок ТС ведет к увеличению структурного износа дороги на 40–46% или примерно в четыре раза больше, чем при отсутствии превышения норматива).

Проведенные обследования на дорожной сети страны показали, что при отсутствии должного весогабаритного контроля многие перевозчики нарушают допустимые весовые нормы (общую массу и осевые нагрузки грузовых автомобилей) со средним перегрузом около 50%, что приводит к ускоренному разрушению дорожного полотна, обрушениям мостов, увеличению числа дорожно-транспортных происшествий (с летальным исходом участников дорожного движения), к огромному ущербу экономике страны. Установлено, что проезд по дорожной сети одного «среднего» нарушителя, использующего

ТС без специального разрешения, наносит вред, сопоставимый с проездом 100 тыс. легковых автомобилей.

АСВГК

Решение рассматриваемой проблемы, с учетом рекомендаций Общественной палаты РФ, заключается в реализации проекта по созданию АСВГК, предусматривающей введение до 2024 года на всей сети федеральных дорог **387** автоматизированных пунктов контроля, а на автодорогах регионального и межмуниципального значения – **366** аналогичных пунктов.

В рекомендациях Общественной палаты предусмотрена также подготовка необходимых нормативно-правовых актов. В том числе разработка и внедрение механизмов повышения ответственности грузоотправителей наравне с перевозчиками при нарушении требований весовых параметров ТС, а также расширение полномочий в этой сфере Минтранса России, Ространснадзора и других ведомств.

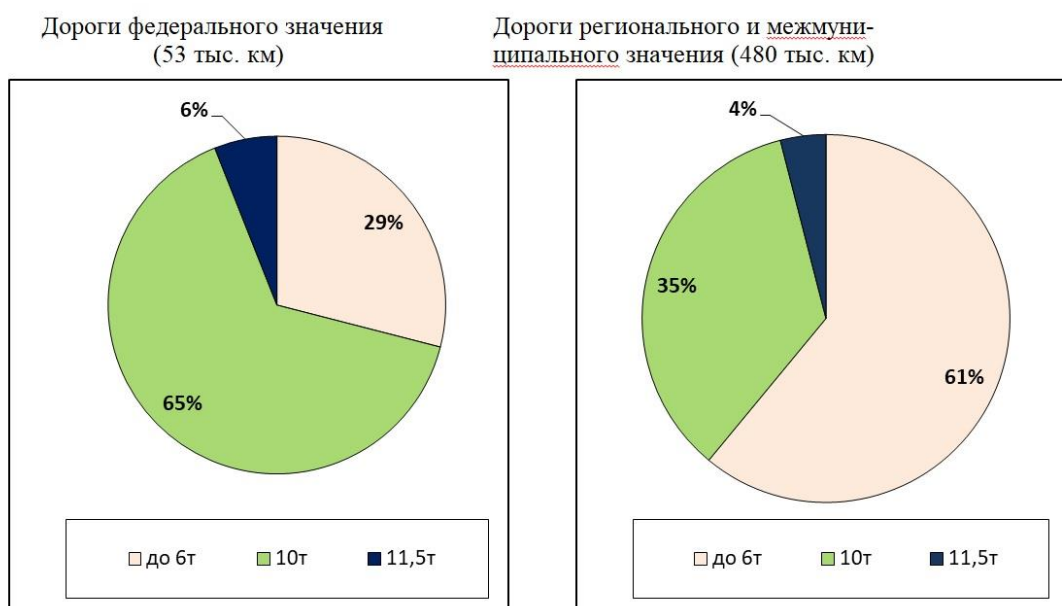


Рис. 4. Распределение дорожной сети общего пользования с твердым и усовершенствованным покрытием по допускаемым осевым нагрузкам

Необходимо учитывать, что значительная доля протяженности дорожной сети страны с твердым и усовершенствованным покрытием рассчитана на движение ТС с 6-тонной осевой нагрузкой (рис. 4). Только 39% автодорог регионального и межмуниципального значения могут быть использованы для движения ТС с 10-тонной и 11,5-тонной осевой нагрузкой, а на дорогах местного значения этот показатель еще ниже. При этом маршруты перевозки грузов, особенно в междугородном сообщении, в большинстве случаев включают участки дорог с допускаемой 6-тонной осевой нагрузкой ТС и с допускаемой осевой нагрузкой в 10 и 11,5 т.

В связи с заинтересованностью перевозчиков в максимальном использовании грузоподъемности большегрузных ТС практически на таких

маршрутах эксплуатируются ТС с 10-тонными осевыми нагрузками без получения спецразрешений на движение на участках дорог, рассчитанных на 6-тонные осевые нагрузки, что по сравнению с нормативом вызывает почти восьмикратное повышение степени износа и разрушение дорожного полотна.

Госрегулирование рынка

Отмена лицензирования в сфере грузовых автоперевозок в 2005 году – без альтернативы решения вопроса о допуске грузоперевозчиков на рынок автотранспортных услуг – значительный избыток парка грузовых ТС, а также крайне недостаточный контроль на дорогах привели к развитию «теневое» бизнеса (в отдельных регионах он достигает 50% и более от общего объема перевозок), появлению множества фирм-однодневок и коррупции на грузовых перевозках, а также к снижению производительности и эффективности работы всего грузового комплекса. В стране резко возросли автотранспортные издержки, достигающие не менее 4 трлн руб. в год, снизилось качество транспортного обслуживания, значительно сократились бюджетные поступления от грузовой подотрасли.

Важнейшей задачей грузового автотранспорта в ближайшей перспективе является установление сферы его эффективного применения по расстояниям перевозки и видам перевозимого груза. Решение этой задачи не может быть осуществлено на основе нередко пропагандируемого принципа «Рынок сам все отрегулирует». Транспортный рынок должен быть регулируемым, особенно по условиям допуска на рынок, что подтверждается опытом работы транспорта США, Японии, многих европейских и других стран мира.

Принятие необходимой нормативной правовой базы является важнейшим фактором регулирования рынка грузовых автотранспортных услуг при осуществлении междугородных и международных перевозок грузов. В этой связи необходимо восстановить лицензирование в грузовых автоперевозках (по примеру многих зарубежных стран и других видов транспорта), разработать новые правила перевозок грузов (в том числе опасных, тяжеловесных, скоропортящихся и других грузов), а также правила доступа перевозчиков на рынок транспортных услуг на основе введения государственного реестра перевозчиков, правила безопасного крепления и размещения грузов на ТС, правила страхования гражданской ответственности при перевозках грузов, правила интермодальных перевозок грузов, включая перевозки в контейнерах, контейнерах, транспортных пакетах и др.

Международные перевозки

К стабильно развивающемуся сектору рынка автотранспортных услуг относятся международные автомобильные перевозки грузов, выполняемые на более высоком уровне организации перевозочных технологий. На автотранспорт приходится не менее 25% внешнеторгового оборота России в стоимостном выражении, а по физическому объему перевозок – не менее 5%. В

2018 году объем международных грузоперевозок увеличился по сравнению с 2010 годом не менее чем в 1,7 раза и составил 32,6 млн т – при значительном повышении доли экспортных грузов (с 26 до 49%) и доли российских перевозчиков (с 39 до 45%; *рис. 5*).

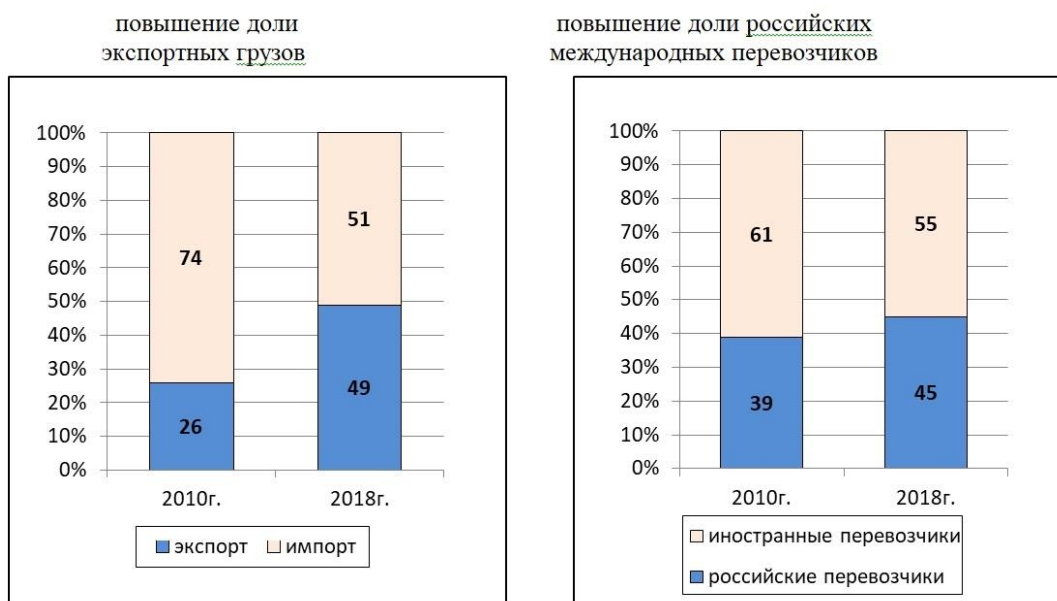


Рис. 5. Динамика и структура российских международных грузовых автоперевозок

При этом отмечена также тенденция снижения доли иностранных перевозчиков, осуществляющих доставку грузов третьим странам. Значительное количество занятых на международных перевозках АТС (не менее 50 тыс. единиц) характеризуются повышенной грузоподъемностью и соответствием требованиям надежности и экологичности, а также оснащённостью устройствами спутниковой навигации и тахографами. Большинство таких ТС сосредоточены на крупных и средних автопредприятиях страны, объединенных в АСМАП. Средний пробег автопоезда на международных маршрутах составляет примерно 86 тыс. км в год.

Важнейшими задачами при осуществлении международных перевозок грузов являются: повышение конкурентоспособности российских перевозчиков за счет широкого использования современных ТС с повышенными экологическими стандартами «Евро-5» и «Евро-6»; улучшение условий лизинга в результате господдержки; взвешенное использование разрешительной системы перевозок грузов на основе равновыгодного паритета и технико-экономического обоснования; значительное увеличение транзита; создание приграничных терминалов; обеспечение на основных международных маршрутах единого норматива осевой нагрузки 10,0–11,5 т; введение электронного документооборота.

Особое внимание при этом должно быть уделено:

– реализации «политики импортозамещения» при заключении российскими грузовладельцами международных договоров и соглашений на

перевозки внешнеторговых грузов с приоритетным использованием услуг российских перевозчиков;

– принятию комплекса симметричных мер к иностранным перевозчикам, допускающим дискриминацию в отношении деятельности российских перевозчиков (по визовым ограничениям, распределению квот разрешений ЕКМТ, регламентов соблюдения труда и отдыха водителей и др.);

– широкому использованию положений Хартии качества международных автоперевозок грузов при разработке и внедрении изменений и дополнений нормативных правовых актов РФ.

Система «Платон»

Важным направлением комплексного развития сферы грузовых автоперевозок и совершенствования ее работы на междугородных маршрутах является реализация государственной системы «Платон». Оператор системы, компания РТИТС, действует на основе Распоряжения Правительства России от 29.08.2014 № 1662-р и условий концессионного соглашения, заключенного с Росавтодором. Данная система создана для привлечения внебюджетных средств на развитие дорожной сети и компенсации ущерба, наносимого ТС повышенной общей массой (более 12 т) при движении по федеральным трассам. Полученные в качестве компенсации за ущерб денежные средства поступают в дорожный фонд России для целенаправленного использования на ремонт и строительство дорог.

В функционировании данной системы в настоящее время задействованы более 1 млн зарегистрированных в реестре большегрузных ТС, 138 центров обслуживания пользователей, а также 180 тыс. пунктов агентской сети и 500 терминалов самообслуживания, расположенных в зоне федеральной дорожной сети общей протяженностью 53 тыс. км.

В работе системе «Платон» особая роль принадлежит Центру обработки данных (ЦОД) и Центру управления и мониторинга. Для взаимодействия со спутниковой навигационной системой ГЛОНАСС/GPS и ЦОД всем перевозчикам, использующим ТС на федеральных трассах, передаются бортовые устройства, которые обеспечивают расчет и поступление денежных средств от пользователей – владельцев ТС (в автоматическом режиме, за фактически пройденное расстояние). При отсутствии у перевозчика бортового устройства для оплаты проезда оформляется маршрутная карта, которая выдается на основании заявления перевозчика.

Также в системе предусмотрен стационарный контроль на терминалах и мобильный контроль, осуществляемый органами ГИБДД и Ространснадзора. Для мобильного контроля задействовано более 100 оборудованных автомобилей.

Учитывая положительный опыт реализации, система «Платон» может быть рекомендована для более широкого распространения на российской дорожной сети, включая автодороги регионального и межмуниципального значения.

Перспективы развития отрасли

Перспективным направлением в развитии производственно-технологической базы сферы грузовых автоперевозок является создание и внедрение беспилотных ТС и технологий перевозок в отдельных ее секторах. Например, это может быть использование автономных самосвалов в карьерах, на территориях предприятий без выезда на автодороги общего пользования, а также при перевозках в опасных для человека условиях и т. п.

В то же время использование автономных грузовых ТС без водителей на общей дорожной сети требует создания весьма сложной и дорогостоящей автодорожной инфраструктуры с малой вероятностью окупаемости затрат. Последнее обуславливает необходимость проведения весьма тщательных многофакторных исследований и расчетов. Однако положительный опыт ряда стран по созданию и внедрению беспилотных систем на пассажирском транспорте дает основание говорить о целесообразности реализации аналогичных систем и в грузовых автоперевозках.

Повышение эффективности данного сектора транспортной отрасли в значительной мере зависит от реализации системы профессиональной подготовки персонала. Минтранс России с участием НИИАТ, АСМАП и других организаций уделяет особое внимание решению этой проблемы. Так, в отрасли разработаны и утверждены проекты важных документов по дополнительной профессиональной подготовке и повышению квалификации основных категорий персонала: консультантов и водителей по осуществлению перевозок опасных грузов, специалистов по организации международных перевозок, по безопасности дорожного движения, диспетчеров и др. Только за последние пять лет были разработаны и утверждены 12 типовых программ дополнительной профессиональной подготовки специалистов и водителей, на основе которых многие образовательные организации в стране обеспечивают подготовку и переподготовку персонала для грузового автотранспорта.