

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Пальникова Е.Н.,

научный руководитель канд. техн. наук Хегай Ю.А.

Сибирский Федеральный Университет

Институт управления бизнес – процессами и экономики

Спрос на автомобильные перевозки во многом определяется динамикой и структурой изменения объемов производства в стране, платежеспособностью предприятий и организаций всех отраслей экономики, а также уровнем благосостояния населения. Следует учитывать, что экономика и перевозки взаимно влияют друг на друга. Как развитие экономики вызывает рост перевозок, так и высокий уровень и возможности перевозочных услуг благотворно влияют на уровень инвестиций и темпы роста экономики в регионе.

Автомобильным транспортом (АТ) в Российской Федерации перевозится около 80 % общего объема грузов, перевозимых всеми видами транспорта, т. е. подавляющая часть грузов не может быть доставлена потребителям без АТ. В то же время в общем грузообороте всех видов транспорта доля АТ не составляет и нескольких процентов. Основная сфера деятельности АТ — это доставка продукции в городах и подвоз-вывоз грузов в транспортных узлах железнодорожного и морского транспорта.

В структуру общего рынка грузоперевозок по России традиционно включены грузоперевозки по всем видам транспорта: железнодорожные, трубопровод, автомобильный, морской, внутренний водный и воздушный транспорт.

Автомобильный транспорт в России становится самым популярным способом перевозки грузов. По данным Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации (ФСГС РФ) на 29.10.2012 г., приведенным в анализе рынка автомобильных грузоперевозок, в 2011 году 67,9% грузов в РФ было перевезено с помощью автомобилей. Железной дорогой перевезли всего 16,6% всех грузов. В обзоре рынка определена и доля трубопроводного транспорта. Она составляет почти 14%. На воздушный и водный виды транспорта пришлось не более 2% от всего объема перевозки грузов. На рисунке 1 представлено общее соотношение распределение объема перевозок грузов по видам транспорта в 2012 году.

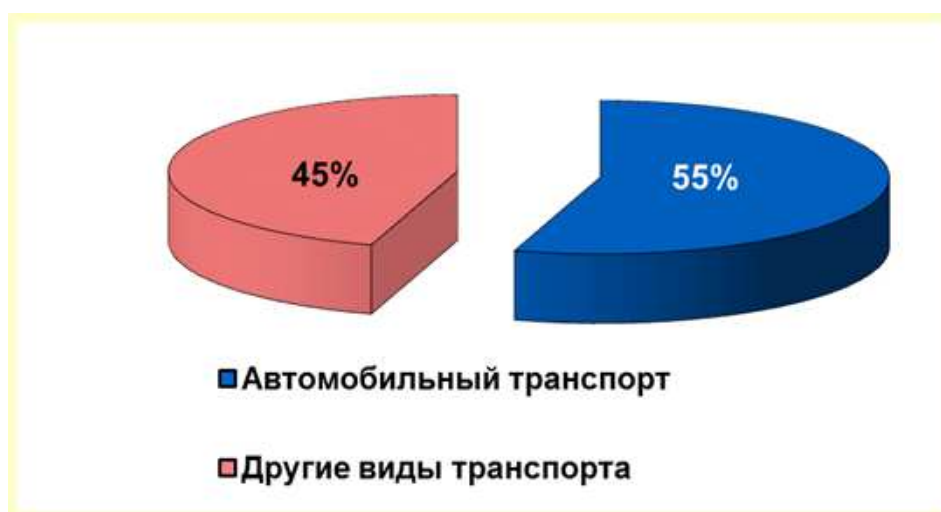


Рисунок 1 - Распределение объема перевозок грузов по видам транспорта в 2012 году в Российской Федерации

Однако, рассчитывая объем рынка мы ориентируемся на объем перевозок груза в натуральном выражении, исчисляемый в млн.тонн. Анализируя динамику развития отрасли в

этих показателях, мы видим, что лидирующая позиция (около 70%) принадлежит автомобильным грузоперевозкам, и в несколько раз меньше объем перевозок грузов железнодорожным транспортом и трубопроводным.

Динамика объемов грузоперевозок по видам транспорта представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Перевозка грузов по виду транспорта в России

млн.тонн

Год	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Транспорт — всего в том числе:	9 167,00	9 300,00	9 450,00	9 451,00	7 469,00	7 750,00	8 339,00
железнодорожный	1 273,00	1 312,00	1 345,00	1 304,00	1 109,00	1 312,00	1 382,00
автомобильный	6 685,00	6 753,00	6 861,00	6 893,00	5 240,00	5 236,00	5 663,00
трубопроводный	1 048,00	1 070,00	1 062,00	1 067,00	985	1 061,00	1 131,00
морской	26	25	28	35	37	37	34
внутренний водный	134	139	153	151	97	102	128
воздушный	0,8	0,9	1	1	0,9	1,1	1,2

Роль грузового автомобильного транспорта постоянно возрастает. И сейчас он является ключевым звеном транспортного комплекса России.

Автомобильный транспорт перевозит в среднем 70% всех грузов в России. Это объясняется особенностями этого вида транспорта и его преимуществами перед другими видами транспорта.

Особенности и преимущества автомобильного транспорта относительно других видов транспорта:

- автотранспорт наиболее адаптивен к рыночным преобразованиям (разгосударствлению, формированию конкурентной среды, интеграционным процессам);
- обладает наибольшими технологическими возможностями к гибкому приспособлению при взаимодействии с другими видами транспорта (организация смешанных перевозок грузов);
- отличается эксплуатационной и коммерческой маневренностью, позволяющей осуществлять бесперевалочную доставку грузов (тип доставки «от двери к двери»);
- около 80% производственных структур и большинство населенных пунктов страны не имеют других подъездных путей, кроме автомобильных дорог;
- низкий уровень стартового капитала для организации перевозочного процесса относительно других видов транспорта;
- обладает способностью доставки срочных и скоропортящихся грузов за счет относительно высокой скорости движения;
- обеспечивает возможность реализации логистического подхода при формировании цепей поставок продукции;
- реализует возможность мелкопартионного завоза товаров как основы функционирования предприятий малого бизнеса;
- обладает высокой маневренностью и гибкостью транспортного обслуживания;
- автотранспортные средства являются доступными в качестве объекта собственности юридических лиц и граждан России;
- автомобильный транспорт имеет высокий мобилизационный и коммуникационный потенциал в целях обеспечения обороноспособности и внутренней безопасности страны.

В последние несколько лет объем перевозок грузов имеет положительную тенденцию и постоянно увеличивается, но эта тенденция существует, только начиная с 2010 года (таблица 1), это объясняется тем, что транспортная отрасль очень сильно зависит от множества факторов, как внешней среды, так и внутренней. Как видно, в таблице 1 в 2009 году был сильный спад объемов перевозок грузов на автомобильном транспорте, произошел

этот спад из-за финансового кризиса в 2008 году. Тем не менее, финансовый кризис не смог остановить развитие транспортной отрасли, объем перевозок в 2011-2012 году увеличивается (рисунок 2).

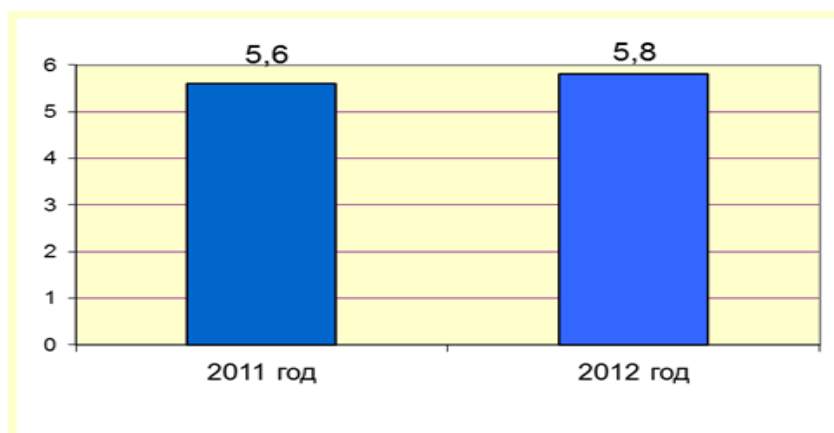


Рисунок 2 - Объемы перевозок грузов 2012-2013 гг., млрд. тонн.

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

Основные и наиболее важные проблемы автомобильного транспорта:

- 1) сокращение объемов реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпов пополнения и обновления парков подвижных средств транспорта;
- 2) до настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России. На сегодняшний день нормативным требованиям соответствует лишь 37% федеральных и 41% региональных и межмуниципальных дорог;
- 3) до настоящего времени 39 тыс. населенных пунктов с общей численностью населения до 15 млн. жителей (в том числе 7,5% от общего числа районных центров и 6,7% центральных усадеб сельскохозяйственных организаций) не имеют связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам с твердым покрытием;
- 4) федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам;
- 5) сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования. Износ основных производственных фондов по грузовому автомобильному транспорту достиг 45–50% и продолжает нарастать.

Утверждена государственная программа "Повышение конкурентоспособности промышленности и ее развитие". Подпрограмма "Автомобильная промышленность" ставит перед собой задачу: добиться выбытия старого автотранспорта до 6 процентов в год примерно до 2020 года. Это значит, каждый год из эксплуатации должно выводиться 328 тысяч грузовых автомобилей. В целях регулирования необходимо установить предельные сроки в эксплуатации грузовых автомобилей. Требуется ужесточить контроль технического состояния автотранспорта, которые находятся в эксплуатации больше 10 лет.

Ставятся приоритетные задачи перед автомобильной транспортной отраслью:

- 1) Регулирование процесса автомобилизации;
- 2) Улучшение правовых основ деятельности автотранспорта;
- 3) Устранение административных, экономических и правовых преград в процессах перевозок пассажиров и грузов;
- 4) Усовершенствование допуска к транспортной деятельности и формирование добросовестной конкуренции в сегменте услуг;

5) Реализация и разработка решений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Вышеперечисленные меры должны способствовать развитию рынка и позволить отечественным производителям занять достойную нишу на рынке автотранспорта в России.

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.

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.

Список использованных источников:

- 1) Горев А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений — М.: Издательский центр «Академия», 2006. — 256 с.
- 2) Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: [утвержд. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734_р].
- 3) Министерство транспорта Российской Федерации <http://www.mintrans.ru/>
- 4) Основные показатели транспортной деятельности в России. – М.: Росстат, 2005-2013.