

Актуальные проблемы развития рынка грузовых автотранспортных перевозок

И.И. БАТИЩЕВ, кандидат экономических наук. E-mail: mir@niiat.ru

М.А. НИЗОВ E-mail: 0310705@mail.ru

И.А. МОЖАЙСКАЯ E-mail: mir@niiat.ru

Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта, Москва

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы регулирования рынка грузовых автомобильных перевозок. Показаны существующие размеры парка грузовых автомобилей, объемы выполняемой работы, оценен объем и названы причины «теневых» перевозок, приведены затраты по доставке грузов, вскрыты недостатки и обоснованы предложения по регулированию рынка перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Авторы выявляют ключевые проблемы рынка международных перевозок, включая пространство ЕАЭС, оценивают эффективность системы «Платон». На основе проведенного анализа сформулированы предложения по развитию потенциала российской отрасли автомобильных грузоперевозок.

Ключевые слова: автомобильный транспорт; рынок грузовых перевозок; «теневые» перевозки; государственное регулирование рынка; международные перевозки; парк грузовых автомобилей; система «Платон»; ЕАЭС

В общей транспортной системе нашей страны грузовой автомобильный транспорт (АТ) играет весьма значительную роль. В 2021 г. объем перевозок грузов и грузооборот автомобильного транспорта составили соответственно 5,49 млрд т и 285,3 млрд ткм¹. В объеме перевозок грузов всеми видами транспорта, включая трубопроводный, магистральный железнодорожный (ОАО «РЖД»), промышленный железнодорожный транспорт, водный (морской и речной) и воздушный, доля АТ составила около 55%, тогда как в объеме транспортной работы (грузообороте) не превышает 5,0% (см. рис. 1, 2). Для сравнения отметим, что в большинстве стран мира доля автомобильного транспорта в грузообороте значительно выше: в Германии – 61,6%; Англии – 81,9%; США – 47%; Китае – 33,2%².

¹ Транспорт в России. М.: Росстат, 2021. Раздел «Автомобильный транспорт».

² URL: <http://rostransport.com/article/19321/>

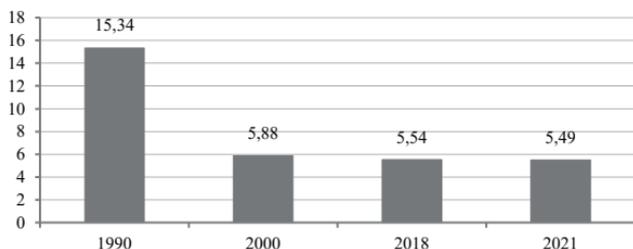


Рис. 1. Динамика объема перевозок автомобильным транспортом в 1990–2021 гг., млрд т

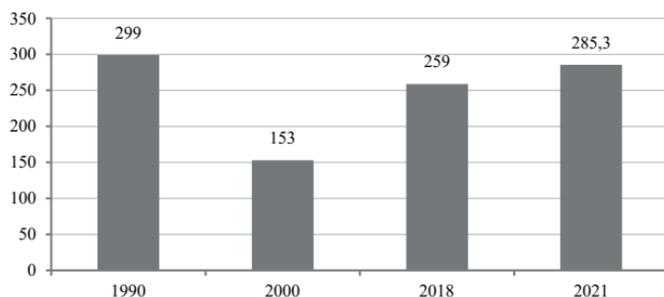


Рис. 2. Динамика грузооборота автомобильного транспорта в 1990–2021 гг., млрд ткм

Среднее расстояние перевозки грузов автомобильным транспортом в последние годы постоянно увеличивалось и в 2021 г. составило 52 км (в 2000 г. – 28 км). В то же время среднее расстояние перевозки грузов по магистральным железным дорогам составляет 2055 км. Главенствующая роль в магистральном сообщении обеспечивает железнодорожному транспорту лидерство в выполнении грузооборота (57%)³. Такое соотношение обусловлено размерами российской территории и спецификой перевозимых грузов. Так, около 80% процентов погрузки железнодорожного транспорта обеспечивают пять категорий грузов: уголь и кокс (30%), нефть и нефтепродукты (18%), минерально-строительные грузы (15%), руды черных и цветных металлов (11%) и черные металлы (6%), тогда как на автотранспорте основные категории – строительные грузы, продукция сельско-

³ Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2021 год и плановый период до 2024 года. Минтранс России, М., 2022

го хозяйства, нефтепродукты, удобрения и товары народного потребления⁴.

По данным за 2018 г. (до COVID-19) доля коммерческих перевозок грузов в общем объеме перевозок автомобильным транспортом составляла 30%, а в грузообороте – 54%. В 2021 г. эти показатели изменились: доля в объеме грузоперевозок составила 27% (1443,6 млн т), а в грузообороте – 56% (149,9 млрд ткм). За последние пять лет это стало устойчивой тенденцией: снижение доли в объеме перевозок и увеличение в грузообороте на 3,0–3,5% ежегодно. Среднее расстояние на коммерческих перевозках растет гораздо быстрее, чем по рынку автоперевозок в целом, и в 2021 г. достигло 104 км (рис. 3). Тем не менее это минимальный показатель практически по всем видам коммерческого транспорта [Батищев, 2019].

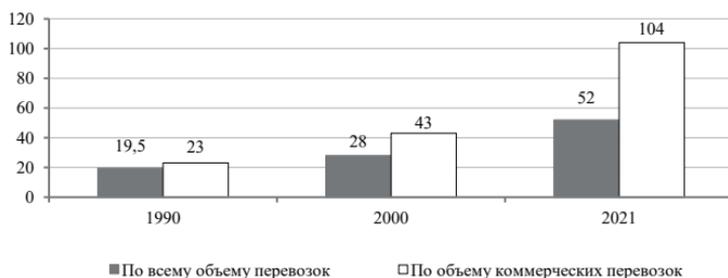


Рис. 3. Динамика среднего расстояния перевозки грузов на автомобильном транспорте в 1990–2021 гг., км

Среднее расстояние перевозки грузов на морском транспорте составляет 1,7 тыс. км, на внутреннем водном – 610 км, а на воздушном – около 6,0 тыс. км. Лишь на промышленном железнодорожном транспорте, практически не осуществляющем коммерческие перевозки, при учитываемом объеме перевозок 3,0 млрд т в год среднее расстояние составляет около 11 км. При этом на всех видах транспорта, кроме автомобильного и промышленного железнодорожного, весь объем перевозок и грузооборот выполняются на коммерческой основе. Следует также учитывать, что среднее расстояние на АТ в международном сообщении составляет более 1 тыс. км, т.е. в международном сообщении вес

⁴ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года.

автотранспорта в грузообороте выше, чем внутри страны (эту тему подробнее рассмотрим далее).

Парк грузовых автотранспортных средств

В настоящее время в РФ учет количества грузовых автотранспортных средств (АТС) по ряду показателей (принадлежность, экологический класс, допустимая полная или максимальная масса и др.) осуществляется ГУОБДД МВД России⁵. По его данным, в 2021 г. всех грузовых автомобилей с двигателем (без учета прицепов и полуприцепов) с действующими государственными регистрационными знаками насчитывалось 6,66 млн единиц, в том числе: категории N1 – допустимая максимальная (полная) масса до 3,5 т – 3,34 млн единиц (или около 50% от общего количества); категории N2 – допустимая максимальная масса от 3,5 т до 12 т – 1,48 млн (23,5%); категории N3 – допустимая максимальная масса свыше 12 т – 1,77 млн (26,5%).

Из общего количества грузовых автомобилей доля принадлежащих физическим лицам по всем категориям достигает примерно 64%, индивидуальным предпринимателям – 1,2%. В собственности у юридических лиц находятся 34,3% грузовых автомобилей, в том числе у иностранных резидентов – не более 0,15% от всего парка.

За последние 10 лет парк грузовых автомобилей вырос почти вдвое, при этом существенно изменилась его структура по нормам токсичности. Так, доля грузовых автомобилей с неустановленным или низким экологическим классом (Евро-0, Евро-1) снизилась с 78% до 42,4%, а доля с повышенным экологическим классом (Евро-4, Евро-5 и Евро-6) увеличилась с 4,9% до 32,5% (рис. 4). Отметим, что обновление и рост парка грузовиков осуществлялись в основном за счет их производства с более высокими экологическими классами, включая Евро-6⁶.

Количество автотранспортных средств без двигателя (прицепы и полуприцепы) составляет более 3,7 млн единиц, из них для перевозки грузов используются лишь около 800 тыс. прицепов и 761 тыс. полуприцепов.

⁵ См. «Раздел 3. Количество автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов к ним, стоящих на учете. Форма № 1-БДД».

⁶ Материалы ГУОБДД МВД России по учету количества автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов, стоящих на учете. Раздел 3, Форма № 1-БДД, 2021.

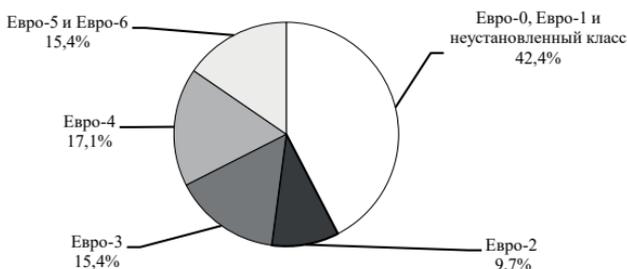


Рис. 4. Структура парка грузовых автомобилей по нормам токсичности в 2021 г., %

Необходимо отметить, что отдельно учет количества автомобилей, прицепов и полуприцепов, *используемых для перевозки грузов* (грузоперевозящих), в нашей стране не ведется, что является существенным недостатком действующей системы учета на грузовом автотранспорте и приводит к необоснованной оценке таких важных для экономики страны показателей, как грузовой потенциал автопарка, выработка на одну списочную автотонну, потребное количество автомобилей для установленного объема перевозок и пр.

Распределение всех прицепов и полуприцепов по видам собственности показывает, что доля индивидуальных предпринимателей очень незначительна и составляет соответственно 0,8% и 1,4%, в то время как доля физических лиц – 89% и 62,6%⁷.

Следует также отметить, что *фактически используемый для перевозок грузов* парк грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов существенно меньше приведенного в материалах МВД, поскольку в тот включены не только грузоперевозящие АТС, но и автомобили специального назначения (автолавки, пожарные автомобили, автокраны, автовышки, топливозаправщики, автомастерские, автолаборатории, поливомоечные и подметально-уборочные автомобили, автоэвакуаторы, снегоочистители и др., выполненные на базе грузовых автомобилей)^{8,9}.

⁷ Материалы ГУОБДД МВД России по учету количества автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов, стоящих на учете. Раздел 3, Форма № 1-БДД, 2021.

⁸ Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств», утвержден решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.

⁹ Там же.

Для того чтобы повысить точность оценок автопарка, на наш взгляд, все грузовые автотранспортные средства целесообразно дополнительно учитывать по показателю «из них грузоперевозящие» и по показателю «оборудованные для перевозки особых грузов, включая скоропортящиеся», наряду с соответствующими показателями парка для перевозок опасных грузов и парка для перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, установленных МВД России. При этом в показателе «оборудованные для перевозки скоропортящихся грузов» должны быть выделены грузовые автофургоны с принудительным регулированием температурного режима в кузове (авторефрижераторы), в соответствии с Соглашением СПС¹⁰, а также действующими в РФ Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом¹¹.

Оценка парка АТС, используемых для перевозок грузов

По оценкам, доля АТС, используемых для перевозок грузов, в грузовом парке страны составляет примерно 4,5 млн единиц, т.е. не более 70% от «официальных» значений. Сюда включены также легковые автомобили с кузовом фургон для внутригородской перевозки особо мелких партий грузов, но не входят грузоперевозящие прицепы и полуприцепы.

К сожалению, в настоящее время учет грузоперевозящего парка АТС не позволяет установить их количество, используемое для коммерческих перевозок грузов, в том числе в составе автопоездов, существуют только экспертные оценки, и они довольно скромны (27%).

По состоянию на конец 2021 г. в органах ГИБДД зарегистрировано около 65 тыс. единиц АТС, оборудованных для перевозок опасных грузов (без учета прицепов и полуприцепов). Из них принадлежат физическим лицам – 25 тыс. и юридическим – 37 тыс. Доля индивидуальных предпринимателей, владеющих такими автомобилями, не превышает 3,0%. Общее количество

¹⁰ Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок подписано в Женеве 1 сентября 1970 г., вступило в силу в ноябре 1976. Его участниками являются 47 стран, включая Россию и страны СНГ.

¹¹ Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2200.

автомобилей для перевозок опасных грузов, с учетом соответствующих прицепов и полуприцепов, составляет около 105 тыс. единиц.

Количество автомобилей, оборудованных для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, с учетом парка соответствующих прицепов (10,5 тыс.) и полуприцепов (16,2 тыс.), превышает 65 тыс. единиц, из них 25 тыс. принадлежат физическим лицам и около 38 тыс. – юридическим¹².

Высокая доля физических лиц среди владельцев грузового автотранспорта повышает риски теневого грузооборота, налоговых нарушений, создает поле для нечестной конкуренции и пр. По некоторым оценкам, более половины отрасли транспортных перевозок находится в «серой» зоне¹³.

При сравнительно небольшой доле коммерческих перевозок грузов (27% от всего объема перевозок АТ) и доле перевозок для собственных нужд предприятий и организаций (оценочно примерно 15–20% от всего объема) [Батищев, 2016], оставшаяся часть рынка (более 53%) имеет все предпосылки для работы в «серой», «теневой зоне». На «теневом» рынке отмечается массовое уклонение от уплаты налогов, а также широкое использование устаревшего парка грузовых АТС с вытекающими негативными последствиями в части обеспечения безопасности дорожного движения, загрязнения окружающей среды, роста транспортных издержек и др. Средний возраст грузового автопарка на начало 2020 г. составил 21,2 года¹⁴, а для категорий N2 и N3 – не менее 15 лет при нормативе 10–12 лет.

Грузовые автоперевозки и состояние дорог

Проблема грузовых автоперевозок тесно переплетена с вопросами эксплуатации и поддержания качества автомобильных дорог.

Дорожная сеть нашей страны в настоящее время составляет 1,5 млн км, из них с твердым и усовершенствованным покрытием – 1,055 млн км. Наибольшую долю занимают дороги местного

¹² Материалы ГУОБДД МВД России по учету количества автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов, стоящих на учете. Раздел 3, Форма № 1-БДД, 2021.

¹³ Государство больше не будет мириться со схемами грузоперевозчиков. URL: <https://www.klerk.ru/buh/articles/495526/>

¹⁴ Российский парк грузовых автомобилей: показатели на 1 января 2020 года. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/43258/>

значения, составляющие 62% от всей дорожной сети, причем 43% из них (400 тыс. км) не имеют твердого покрытия. Протяженность дорог регионального и межмуниципального значения составляет 511 тыс. км, а федерального значения – 53 тыс. км.

Основная доля автомобильных дорог страны (не менее 75%) рассчитана на движение АТС с осевой нагрузкой до 6 т и только 25% допускают более высокую осевую нагрузку – до 10 т (21,0%) и до 11,5 т (4,0%). Этот фактор имеет важнейшее значение при рассмотрении и решении проблемы повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов на автомобильном транспорте.

Превышение допустимых норм осевых нагрузок при эксплуатации грузовых АТС сопровождается ускоренным разрушением дорожной одежды (по т.н. «закону четвертой степени»)¹⁵, что приводит к значимым ущербам в дорожной отрасли и в экономике страны в целом за счет резкого снижения безопасности дорожного движения, значительного увеличения затрат на восстановление и ремонт дорожной сети и автотранспорта, и потерь, связанных со снижением скоростей движения и загрязнением окружающей среды.

Так, при движении АТС с фактической осевой нагрузкой 10 т по дороге, рассчитанной на осевую нагрузку 6 т, износ и разрушение дорожного полотна (в сравнении с дорогой, рассчитанной на осевую нагрузку 10 т) увеличивается более чем в восемь раз.

Только прямой ущерб, ежегодно наносимый автомобильным дорогам общего пользования из-за превышения нормативных весогабаритных параметров, по оценке специалистов Росавтодора, оценивается в размере 2,6 трлн руб., что на 1 трлн руб. превышает средства, выделяемые на дорожную деятельность в консолидированном бюджете РФ по статье «Дорожные фонды» [Батуркин, 2019].

Вполне очевидно, что обеспечение сохранности дорожной сети и ее приведение в соответствие нормативным требованиям – важнейшая государственная задача, стоящая не только перед работниками дорожной отрасли, но и перед грузовой автотранспортной отраслью и обслуживаемыми ею грузовладельцами основных отраслей экономики.

¹⁵ URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Vierte-Potenz-Gesetz>

В целях обеспечения сохранности автомобильных дорог Правительством РФ предпринят ряд институциональных мер. В частности, утверждена Методика расчета размера вреда в различных условиях эксплуатации автотранспортных средств (АТС); осуществляются отдельные меры по обеспечению контроля за их движением при перевозках крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Исходя из прочностных возможностей дорожной одежды и инженерных сооружений (мостов, эстакад), а также технико-эксплуатационных характеристик АТС, в Правилах перевозки грузов установлены предельно допустимые весогабаритные параметры для грузов и автотранспортных средств¹⁶. Превышение хотя бы одного из них (по длине, ширине, высоте, полной массе и нагрузке на ось) служит основанием для отнесения АТС к крупногабаритным или тяжеловесным, их владельцы должны иметь специальные разрешения на движение по дорожной сети, независимо с грузом или без.

В ноябре 2015 г. на территории РФ начала действовать система взимания платы в счёт возмещения вреда, причиняемого тяжелыми грузовиками автодорогам общего пользования под названием «Платон»¹⁷. Регистрации в системе подлежат автотранспортные средства категории N3 с допустимой максимальной массой свыше 12 т. Система отслеживает их и начисляет плату при осуществлении движения (с грузом или без) по автомобильным дорогам федерального значения. Стоимость одного километра пути в настоящее время составляет 2,54 руб., за нарушение правил подключения и пользования системой предусмотрены штрафные санкции¹⁸.

По данным на 15 мая 2022 г. в системе «Платон» зарегистрировано более 1,6 млн грузовых автомобилей, принадлежащих свыше 700 тыс. перевозчиков, из которых 65% составляют российские резиденты и 35% – иностранные логистические компании. Из общего количества этих грузоперевозчиков 69% являются физическими лицами, 23% – юридическими, около 8% – инди-

¹⁶ Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2200.

¹⁷ «Платон» (от «плата за тонну») – электронная система взимания платы за передвижение по федеральным трассам РФ тяжеловесных грузовых и грузопассажирских автомобилей. Запущена 15.11.2015 г.

¹⁸ Информационные материалы государственной системы «Платон», 2022. – январь-июнь.

видуальными предпринимателями. За все время работы системы «Платон» перевозчикам выдано 2,36 млн единиц бортовых устройств ГЛОНАСС и оформлено 28 млн маршрутных карт.

Об эффективности данного механизма свидетельствует размер дорожного фонда (около 185 млрд руб.), собранного с начала функционирования системы (15.11.2015 г.). Средства расходуются в основном на строительство и ремонт автомобильных дорог и дорожно-транспортной инфраструктуры. Так, за время работы системы профинансированы ремонтные работы для более чем 3300 км дорог, 130 мостов и других сооружений¹⁹. Часть средств остается в распоряжении разработчика и оператора системы – компании «РТ-Инвест Транспортные системы» – на основе договора концессии²⁰. Отметим, что в последние 2–3 года размер среднегодового сбора значительно возрос и составляет около 40 млрд руб.

Важно, что инфраструктура системы «Платон» позволяет не только в автоматическом режиме собирать данные о загрузке федеральных дорог и интенсивности движения, но и получить данные о количестве реально работающих грузоперевозчиков в стране и структуре рынка, повышая тем самым его прозрачность²¹.

Однако принимаемых мер, по нашему мнению, недостаточно для кардинального снижения ущерба от большегрузного автотранспорта. Во-первых, перевозка крупногабаритных и тяжелых грузов слишком часто осуществляется без разработки соответствующих проектов и без приобретения специальных разрешений. Как правило, все они связаны с превышением предельно допустимых осевых нагрузок и габаритов без компенсации вреда, наносимого дорогам и сооружениям.

Во-вторых, основное разрушающее воздействие на автомобильные дороги, рассчитанные на осевые нагрузки до 6 т., оказывают крупнотоннажные АТС полной массой более 12 т., которые составляют около 27% отечественного парка грузовых АТС. Большинство таких автотранспортных средств

¹⁹ Информационные материалы государственной системы «Платон», 2022. – январь-июнь.

²⁰ «Платон» отправлен на пересдачу концессии. Коммерсантъ. 27.01.2016. URL: <https://web.archive.org/web/20170420145001/http://kommersant.ru/doc/2902205>

²¹ «Платон» повышает прозрачность рынка? URL: <https://tiap.ru/news/mnenie-eksperta/platon-povyshaet-prozrachnost-rynka/>

зарегистрированы в системе «Платон». Однако эта система охватывает только федеральные трассы, на дорогах регионального и местного значения эти механизмы не работают, и нарушения там весьма слабо контролируются. По оценкам специалистов, на региональных и местных дорогах РФ выявляется не более 8% от фактического количества нарушений.

В-третьих, в России регулятор слишком мягко относится к нарушению нормативов. В большинстве европейских стран, где автомобильные дороги допускают проезд транспортных средств с осевой нагрузкой 10,0 т (11,5 т при использовании пневмоподвески), за превышение весовых параметров перевозчика могут нести наказание вплоть до лишения лицензии и конфискации автомобиля [Съедин, Юстратов, 2021].

Важнейшим направлением совершенствования рынка массовых перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов на автотранспорте является введение автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК), осуществляемой на автомобильных дорогах федерального и регионального значения²². Система идентифицирует АТС при проезде по участку дороги со встроенными датчиками, определяет и фиксирует его весогабаритные характеристики и передает эти данные в центр обработки информации и контроля.

До 2024 г. предполагается установить 387 пунктов АСВГК на федеральных трассах и не менее 370 единиц – на дорогах регионального значения. Программа успешно выполняется. Кроме стационарных систем на автодорогах страны задействованы также несколько сотен передвижных пунктов весового контроля (ППВГК)²³, однако для обширной территории РФ этого явно недостаточно. Комплексный контроль за несанкционированным перегрузом весовых параметров автотранспортных средств на дорожной сети РФ указанными мерами не обеспечивается.

При этом, на наш взгляд, недостаточно используются широкие мониторинговые возможности системы ГЛОНАСС, практически не применяется международный сертификат взвешивания АТС, предусмотренный Соглашением стран СНГ от 16.04.2004 г.,

²² Система является частью национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

²³ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

подписанным в г. Чолпон-Ата (предполагалось, что его реализация позволит упростить процедуру пересечения границ большегрузами, исключить многократное взвешивание автотранспортных средств на территориях стран – участниц Соглашения и обеспечить соблюдение перевозчиками и грузоотправителями установленных для АТС весогабаритных нормативов).

В качестве первоочередных мер в сфере организации перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов (КТГ) могут быть отмечены следующие:

- повышение ответственности перевозчиков и грузовладельцев за несоблюдение установленных нормативов, вплоть до конфискации автомобиля (в отдельных случаях и по строго прописанной процедуре);
- запрещение или значительное ограничение продажи физическим лицам специализированных крупнотоннажных АТС для перевозок таких грузов;
- введение государственного реестра грузоперевозчиков, с выделением в нем перевозчиков КТГ;
- введение обязательного обучения и аттестации водителей и специалистов, занятых в сфере перевозок КТГ (по аналогии с зарубежными странами и с перевозками опасных грузов в нашей стране);
- усиление контроля за соблюдением действующих нормативов, в том числе за счет массового внедрения АСВГК и ППВГК, системы ГЛОНАСС и бортовых систем взвешивания;
- широкое использование международного сертификата взвешивания АТС;
- подготовка межгосударственного стандарта, регламентирующего содержание и порядок разработки и согласования проектов доставки особых видов крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также отраслевых национальных стандартов по перевозкам наиболее распространенных их видов.

Рынок международных грузовых автоперевозок

К стабильно развивающемуся сектору рынка автотранспортных услуг относятся международные грузоперевозки, выполняемые на более высоком организационном и технологическом уровне, чем внутренние. На автотранспорт приходится не менее 25% внешнеторгового оборота России в стоимостном выражении, а по физическому объему перевозок – около 5%. В 2021 г.

объем международных грузоперевозок увеличился по сравнению с 2000 г. примерно в 1,7 раза, до 30 млн т – при значительном повышении доли экспортных грузов (с 26 до 49%) и доли российских перевозчиков (с 39 до 45%)²⁴.

При этом, если в целом по рынку в 2021 г. доля российских перевозчиков составила 45%, то на направлении между Россией и странами Европейского союза она достигла 54,5%, а по таким странам, как Италия, Нидерланды, Иран, Германия, Финляндия – 75%. Между Россией и странами ЕС в 2021 г. было перевезено 22,3 млн т, практически по всем европейским странам грузооборот вырос на 5–15%²⁵.

Этими результатами отрасль во многом обязана проводимой Минтрансом РФ программе по повышению конкурентоспособности на внешнеторговом рынке автотранспортных услуг, которая включает обеспечение российских перевозчиков иностранными разрешениями. Так, за 2021 г. дополнительно было получено более 101,5 тыс. разрешений (из них 45,3 тыс. квотируемых) по 17 странам; были достигнуты договоренности по увеличению уровня контингента на 2022 г. с Румынией, Латвией и Эстонией. До недавнего времени эта проблема считалась одной из наиболее актуальных для рынка.

Другой серьезной проблемой, требующей разрешения, остается время простоя при пересечении государственной границы. В 2020–2021 гг. оно заметно увеличилось из-за закрытия ряда пунктов пропуска и других вводимых ограничений движения грузового автотранспорта в международном сообщении.

В развитии рынка международных автотранспортных услуг особое значение имеет поддержка перевозчиков при обновлении парка автотранспортных средств, используемых на международных маршрутах, поскольку многие страны предъявляют жесткие требования в части уровня шума, вредных выбросов и пр. В конце 2021 г. постановлением Правительства РФ²⁶ смягчены

²⁴ Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта РФ за 2021 год и плановый период до 2024 года.

²⁵ Там же.

²⁶ Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2021 г. № 2560 «О внесении изменений в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении лизингополучателю скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга колесных транспортных средств, заключенным в 2018–2023 годах».

условия по лизинговым платежам для международных перевозчиков: из бюджета субсидируется до 20% скидки, предоставляемой российскими лизинговыми компаниями по авансовым платежам лизингополучателей (ранее было 10%), вводятся другие преференции.

В рамках межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении проводится значительная работа по совершенствованию нормативной правовой базы в сфере международных перевозок. В 2021 г. подписаны пять таких документов, в том числе с Минтрансом КНР о начале перевозок опасных грузов, с Федеральным Советом Швейцарской конференции²⁷. Общее количество подобных соглашений с разными странами мира на начало 2022 г. достигло 45.

В целях гармонизации отечественной нормативной базы с международными требованиями и стандартами (что является одним из важнейших условий дальнейшего развития международных автоперевозок и в целом рынка автотранспортных услуг) Минтрансом России разработаны изменения и дополнения в Устав автомобильного транспорта, Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП), Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок...» и др.

Регулирование автомобильных грузоперевозок в ЕАЭС

Одним из важнейших документов в сфере международных транспортных услуг на пространстве ЕАЭС являются «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС» (Соглашение ОНСТП)²⁸. Оно нацелено на снятие до 2025 г. существующих ограничений для перевозок в границах союза, повышение эффективности внешней торговли и создание дополнительных предпосылок и возможностей для дальнейшей интеграции.

Органами ЕАЭС дополнительно были приняты ключевые документы для скоординированной транспортной политики

²⁷ Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта РФ за 2021 год и плановый период до 2024 года.

²⁸ Утверждены решением Высшего Евразийского Экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19.

государств-членов: Основные направления и этапы реализации транспортной политики с «дорожными картами» на 2018–2020 гг., Программа либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов на 2016–2025 гг. К сожалению, их практическая реализация тормозится из-за несовершенства законодательной базы.

В ходе анализа нормативно-правовых документов государств – членов ЕАЭС, регулирующих сферу деятельности коммерческих автоперевозок грузов на пространстве союза, выявлено, что каждая из стран ЕАЭС в своем нормотворчестве учитывает положения заключенных ею международных соглашений, как двухсторонних, так и многосторонних. Но поскольку у каждой из них перечень таких соглашений индивидуален, то и национальные нормативные правовые акты, несмотря на некоторую схожесть в названиях и целях, имеют существенные различия, которые препятствуют реализации Соглашения ОН-СТП, а также росту эффективности рынка транспортных услуг, включая каботажные перевозки.

Отмена на пространстве ЕАЭС разрешительной системы, служившей регулятором соблюдения баланса взаимных интересов государств в экспорте и импорте транспортных услуг²⁹, опережающие процессы либерализации рынка при отставании сопутствующей гармонизации законодательства, низкая эффективность транспортного контроля приводят к снижению качества и безопасности перевозок, возникновению недобросовестной конкуренции, дискриминации перевозчиков одних стран и доминированию – других, что препятствует экономической интеграции союзных государств.

Анализ удельной оснащенности национальных экономик автотранспортными средствами, соответствующими современным требованиям, показывает существенные различия внутри ЕАЭС, что неизбежно отражается на результатах работы отрасли международных автоперевозок. Так, по итогам 2019 г. средний удельный вес доходов от экспорта автотранспортных услуг в государствах – членах ЕАЭС составил 1,18% к ВВП. При этом значение этого показателя у России (0,97%) сильно отстает даже от среднего в союзе, не говоря уже о лидере – Республике Беларусь (5,09%).

²⁹ В соответствии со статьей 4 Договора о ЕАЭС от 29 мая 2014 года в Союзе обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

Это подтверждает снижение конкурентоспособности российских международных перевозчиков и невысокую рентабельность этого сектора по сравнению с другими странами³⁰.

В Российской Федерации отмечается также низкая удельная оснащённость АТС для международных перевозок грузов. Дефицит парка не только исключает возможности для экспорта транспортных услуг, но и вынуждает их импортировать, в том числе из стран ЕАЭС, сокращает доходы национального бизнеса, поступления в бюджетную систему, уменьшает занятость и доходы населения.

Для устранения недостатков в развитии рынка грузовых автотранспортных перевозок и повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на внешних рынках необходимо, в первую очередь, гармонизировать нормативную правовую базу государств – членов ЕАЭС в сфере коммерческих автомобильных перевозок грузов по следующим основным направлениям:

- требования и условия допуска предприятий и АТС к осуществлению перевозок и контроль за соблюдением указанных требований;
- требования к водителям, допускаемым к управлению АТС на международных линиях, а также к учебным центрам, в которых осуществляется их подготовка (в части организации экзаменов, выдачи сертификата профессиональной компетентности и утверждения уполномоченных экзаменационных органов);
- стандарты качества и безопасности оказания автотранспортных услуг, а также порядка пересечения государственных границ на пространстве ЕАЭС;
- процедуры разработки и согласования маршрутов перевозки, включая пограничные пункты пропуска;
- условия страхования АТС и грузов на пространстве союза

Помимо гармонизации нормативно-правовой базы, большое положительное влияние на развитие автотранспортной деятельности в странах ЕАЭС могут оказать разработка и внедрение национальных интеллектуальных транспортных систем на основе современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации;

³⁰ Информация приведена по материалам НИОКР по госконтракту ОАО «НИИАТ» с Минтрансом.

* согласование подходов и формирование условий для объединения различных национальных систем в транснациональные;

* цифровизация и автоматизация ключевых процессов и процедур организации и контроля движения грузопотока, включая контрольно-надзорную деятельность, реализацию дистанционного мониторинга и управления и пр.;

* сокращение бумажного документооборота и переход в цифровой формат обмена юридически значимыми данными.

В решении поставленных задач важное значение имеет обеспечение условий добросовестной конкуренции перевозчиков, что предполагает применение оценочных показателей и критериев эффективности их работы, а также осуществление действенного и эффективного контроля за каботажными автомобильными перевозками грузов на территориях государств – членов ЕАЭС.

Создание ЕАЭС, Таможенного союза, выстраивание Единого экономического пространства соответствует логике интеграции на современных справедливых принципах и условиях. Внешние факторы геополитического характера могут внести коррективы в реализацию этих планов, но вряд ли приведут к их отмене, так как Россия и другие государства – члены ЕАЭС находятся на транзитных маршрутах между мировыми экономическими зонами: на Западе – ЕС, на Юго-Востоке – КНР.

Затраты на автоперевозки в РФ

По данным НИИАТ, суммарные затраты на перевозку грузов автотранспортом в стране за 2021 г. составили не менее 6,0 трлн руб., в том числе: затраты на топливо – 1,95 трлн руб. (32,5%); на заработную плату водителей и иного персонала – 2,65 трлн руб. (44%); на обновление парка АТС – не менее 950 млрд руб. (16%); на эксплуатационные материалы, техническое обслуживание и ремонт АТС – не менее 450 млрд руб. (7,5%), что существенно превышает аналогичные затраты на других видах транспорта, включая магистральный железнодорожный транспорт.

Сокращение этих затрат при обеспечении безопасной работы транспортно-дорожного комплекса страны является важнейшей задачей грузового автомобильного транспорта Российской Федерации.

Основные выводы и предложения

Значительная роль автомобильного транспорта в общетранспортной системе страны будет и дальше возрастать. По объему перевозимых грузов и затратам на их осуществление автомобильный транспорт РФ существенно превышает аналогичные показатели других видов транспорта, что в целом соответствует мировым трендам и транспортной политике РФ.

Для устранения неточностей экспертной оценки автомобильного парка и его потенциала представляется целесообразным изменить систему учета грузовых АТС, введя в нее ряд новых показателей.

В целях борьбы с теневым рынком грузоперевозок следует обратить особое внимание на чрезмерно высокую долю владения грузовыми АТС физическими лицами (более 61% от всего парка грузовых автомобилей) и крайне низкую – индивидуальных предпринимателей (не более 1,5%), предпринять меры по переводу коммерческой деятельности физических лиц в легальное русло и рассмотреть вопрос о введении значительных ограничений по продаже физическим лицам грузоперевозящих АТС, в первую очередь, категории N3 и частично категории N2.

Одним из важнейших направлений сокращения теневой составляющей рынка является введение разрешительной системы на перевозки грузов (лицензирования), принятой в большинстве стран мира, что потребует, помимо прочего, установления жесткого контроля на дорогах РФ за передвижением АТС, в том числе с применением спутниковых навигационных систем.

Учитывая положительный опыт и высокую эффективность системы «Платон» в качестве механизма компенсации затрат на ремонт важнейших автомобильных дорог страны, повышения прозрачности рынка грузоперевозок и тем самым повышения безопасности перевозок грузов и дорожного движения в целом, представляется целесообразным распространить действие системы на основные участки дорожной сети регионального значения. Более того, с учетом характеристики дорожной сети РФ и опыта ряда европейских стран, целесообразно расширить номенклатуру автотранспортных средств, за проезд которых могла бы быть установлена плата, начиная с полной массы не менее 8 т.

Одной из важнейших задач является сокращение суммарных затрат на перевозки грузов автомобильным транспортом по различным компонентам себестоимости, при безусловном приоритете обеспечения безопасной работы транспортно-дорожного комплекса страны. Только при этом условии российские грузоперевозчики смогут повысить свою конкурентоспособность на внутреннем и внешних рынках автотранспортных услуг.

Литература

Батищев И.И. Динамика перевозок грузов и некоторые проблемы автомобильного транспорта / И.И. Батищев // Научный вестник автомобильного транспорта. 2016. № 3. С. 5–10.

Батищев И.И. Проблемы регулирования рынка грузовых автомобильных перевозок / И.И. Батищев, И.А. Можайская // Научный вестник автомобильного транспорта. 2019. № 1. С. 11–15.

Батушкин А.Н. Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка правильности исчисления полноты и своевременности уплаты, начисления, учета, взыскания и принятия решений о возврате (зачете) излишне уплаченных (взысканных) платежей в счет возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и(или) крупногабаритных грузов по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, а также взыскания уполномоченными органами денежных штрафов при осуществлении весогабаритного контроля в 2017–2018 годах и за девять месяцев 2019 года». С. 31.[Эл.ресурс] URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/c95/c9512c1a8e3fabf14b8beed86d0b3ea8.pdf>

Съедин, О.Н., Юстратов, Д.В. Зарубежный опыт правового регулирования допуска перевозчиков к транспортной деятельности / О.Н. Съедин, Д.В. Юстратов // Научный вестник автомобильного транспорта. 2021. № 2. С. 27–33.

Статья поступила 12.07.2022

Статья принята к публикации 11.08.2022

Для цитирования: *Батищев И.И., Низов М.А., Можайская И.А.* Актуальные проблемы развития рынка грузовых автотранспортных перевозок // ЭКО. 2022. № 9. С. 46–65. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-46-65

Summary

Batishchev, I.I., Cand. Sci. (Econ.), E-mail: mir@niiat.ru

Nizov, M.A., E-mail: 0310705@mail.ru

Mozhaiskaya, I.A., E-mail: mir@niiat.ru

Research Institute of Motor Transport, Moscow

Pressing Issues for the Development of the Trucking Market

Abstract. The article deals with the problems of regulating the market of road freight transport. The existing dimensions of the fleet of trucks, the volume of work performed are shown, the volume is estimated and the reasons for “shadow”

transportation are named, the costs of cargo delivery are given, shortcomings are revealed and proposals for regulating the market of transportation of bulky and heavy cargo are substantiated. The authors identify the main problems of the international transportation market, including the EAEU space, evaluate the effectiveness of the Platon system. Based on the analysis, proposals for the development of the potential of the Russian industry of road freight transportation are formulated.

Keywords: road transport; freight market; “shadow” transportation; freight costs; government regulation of the market: international transportation; fleet of trucks; the Platon system

References

Batishchev, I.I. (2016). Dynamics of cargo transportation and some problems of road transport / I.I. Batishchev. *Scientific Bulletin of Road Transport*. No. 3. Pp. 5–10. (In Russ.).

Batishchev, I.I. (2019). Problems of regulation of the market of road freight transport / I.I. Batishchev, I.A. Mozhayskaya. *Scientific Bulletin of automobile Transport*. No. 1. Pp. 11–15. (In Russ.).

Baturkin, A.N. (2019). Report on the results of the control event “Verification of the correctness of the calculation of the completeness and timeliness of payment, accrual, accounting, collection and decision-making on the return (offset) of overpaid (recovered) payments to compensate for damage caused by vehicles transporting heavy and (or) bulky cargo on public highways of federal significance, and also, the collection of monetary fines by the authorized bodies during the implementation of weight and size control in 2017–2018 and for nine months of 2019 .” P. 31. Available at: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/c95/c9512c1a8e3fabf14b8beed86d0b3ea8.pdf>

Syedin, O.N., Yustratov, D.V. (2021). Foreign experience of legal regulation of the admission of carriers to transport activities / O.N. Syedin, D.V. Yustratov. *Scientific Bulletin of Automobile Transport*. No. 2. Pp. 27–33. (In Russ.).

For citation: Batishchev, I.I., Nizov, M.A., Mozhayskaya, I.A. (2022). Pressing Issues for the Development of the Trucking Market. *ECO*. No. 9. Pp. 46–65. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-46-65