

Лебедева Галина Сергеевна

Магистрант

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Гражданское право, семейное право, международное частное право

**Современные проблемы и тенденции развития грузоперевозок
автомобильным транспортом**

Аннотация. В статье рассматриваются основные проблемы автомобильных грузоперевозок. Анализируется текущее состояние и перспективы развития системы грузоперевозок в России.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, груз, грузоперевозки, инфраструктура, логистика.

Сегодня автомобильные грузоперевозки представляют собой самый распространенный вид транспортировки. Посредством автомобильного транспорта груз можно доставить практически в любую точку страны по доступной цене [10].

На организацию перевозки грузов как один из сложнейших процессов уходит большое количество финансовых средств предприятий. В данном процессе, как и любом другом, возможно возникновение каких-либо непредвиденных ситуаций, предсказать которые чаще всего невозможно [8].

При этом от наличия и качества транспортной инфраструктуры, важной составляющей которой является сеть автомобильных дорог, зависит обеспечение динамичного развития, качественное и целенаправленное улучшение инвестиционного климата, приоритетное стимулирование процесса регионального развития [6].

В России существует ряд проблем в транспортно-экспедиционном обслуживании: отсутствие четкого постпродажного обслуживания,

неразвитость инфраструктуры, недостаток квалифицированных специалистов логистического обслуживания.

Россия не является лидером мирового рынка транспортно-логистических услуг, по доле стран в мировом грузообороте уступая позиции США, Китаю и другим европейским странам. Не является лидером Россия и по складским помещениям, по экспедиционному обслуживанию уступает всем европейским странам. И все же, оптимизировать логистические процессы и вывести Россию на мировой уровень можно посредством современного развития и внедрения цифровых технологий в эту область поможет [1].

Автомобильный транспорт представлен почти в каждой цепочке поставок, особенно на этапах «первой» или «последней» мили благодаря своей универсальности, доступности и широкой распространенности, с каждым годом возрастающим пропорционально увеличению транспортной сети в стране и регионах. Бурный рост автомобилизации способствовал кардинальному перераспределению пассажиро- и грузопотоков между видами транспорта. Географические границы его использования также расширились благодаря развитию сети автомобильных дорог и совершенствованию автотранспортного парка. Внутренний водный транспорт в некоторых регионах, ранее связывавший районы, не имеющие иных альтернативных вариантов коннекции, из-за этого потерял свое значение.

Автомобильные грузовые перевозки могут быть на коммерческой и некоммерческой основе. Некоммерческие грузовые перевозки осуществляются для собственных целей хозяйствующих субъектов без предъявления платы за их осуществление. Зачастую это технологические перевозки, сбыт продукции или снабжение сырьем, осуществляемые за свой счет. Коммерческие грузоперевозки осуществляют преимущественно транспортные и логистические компании, непосредственно специализирующиеся на этом [9].

Транспортная стратегия России при инновационном развитии российской экономики предусматривает до 2030 года увеличить общую протяженность автодорог до 1,7 миллиона километров. Для этого требуется увеличение темпов

реконструкции старых и строительства новых автодорог, создание новой транспортной системы, обеспечивающей движение транзитных автомобилей в обход населенных пунктов с подъездами к ним. Так, планируется охватить дорожной сетью территории Сибири и Дальнего Востока для развития потенциальных точек экономического роста.

Несмотря на развитие технологий сегодня при строительстве автомобильных дорог применяется устаревшая, неэффективная, дорогостоящая и медленная технология асфальтобетонного покрытия. Кроме того, она не пригодна для российских климатических условий и, потому, требует частого ремонта. В качестве альтернативы асфальтобетону можно использовать бетонные плиты, стянутые стальными тросами. Подобная технология, позволяющая быстро и дешево строить качественные автомобильные дороги, активно используется в Северной Америке [4].

Система организации автомобильных перевозок в стране требует значительного улучшения. Особое внимание необходимо уделить совершенствованию перевозок грузов в междугородном сообщении, для чего нужно:

- применять современные перевозочные технологии, в том числе, контейнерные перевозки и терминально-логистические системы;
- использовать крупнотоннажные автопоезда, оснащенные бортовыми устройствами спутниковой навигации системы ГЛОНАСС;
- рационально укрупнить мелкопартионные отправки грузов;
- оптимизировать выбор вида транспортных средств и маршрутов, обеспечить загрузки АТС в обратном и попутном направлении;
- усилить контроль работы АТС на автомобильных дорогах и в крупных транспортных узлах посредством развития автоматизированного весогабаритного контроля АТС;
- установить сферы рационального применения автомобильного и других видов транспорта.

Стабильно развивающимся сектором рынка автотранспортных услуг можно считать международные автомобильные перевозки грузов, которые характеризуются высоким уровнем организации перевозочного процесса [2].

В основе коммуникаций выступают магистральные транспортные инфраструктуры страны, требующие комплексного плана модернизации и расширения с использованием собственных цифровых платформ и технологий, совместимых с глобальным информационным пространством. России необходимо стать не только ключевым логистическим транспортным узлом планеты, но и одним из мировых центров хранения, обработки, передачи и защиты информационных массивов. Проекты развития транспортной инфраструктуры должны предусматривать возможности технологической революции, которые позволили бы совместить инфраструктуру с беспилотным транспортом, цифровой морской и воздушной навигацией, организовать логистику с помощью искусственного интеллекта [11].

Повышение эффективности работы грузового автотранспорта и его конкурентоспособности на рынке транспортных услуг возможно за счет:

- пополнения автопарка грузовыми автомобилями, пользующихся спросом на рынке транспортных услуг (самосвалами, фургонами, рефрижераторами и т. д.);
- стабилизации стоимости моторного топлива и расходных материалов;
- развития транспортно-экспедиторских фирм и транспортных бирж, облегчающих поиск клиентуры, предоставление дополнительных услуг, связанных с терминальной обработкой грузов;
- введения унифицированных форм первичного учета перевозок для всех субъектов рынка транспортных услуг и действенной системы контроля их применения со стороны заинтересованных органов государственного управления для обеспечения добросовестной конкуренции;
- создания условий, стимулирующих перевозчика к обеспечению безопасного функционирования грузового автотранспорта с точки зрения

безопасности дорожного движения, безопасности договорных отношений со всеми участниками транспортного процесса, экологии и т. п.

Прогнозируя развитие сектора грузоперевозок, следует брать во внимание то, что в России планомерно вводится плата за проезд по магистралям. Так, все дороги федерального назначения для грузовых машин становятся платными, при этом все дорожные сборы с перевозчиков сохраняются [7]. Соответственно, стоимость ГСМ (топлива и масла) растет на 15-30%. Еще одним нововведением стало применение на грузовых автомобилях различных систем подсчета оплаты за использование дорожного полотна. В качестве примера можно привести систему взимания платы «Платон» и т. д.

Стоит отметить, что в некоторых особых случаях требуется организация дополнительных средств обеспечения безопасности передвижения транспортного средства. К таким средствам относятся организация «Зеленого коридора» выделение трасс и полос на автомагистралях для неограниченного движения транспортного средства, выделение машин сопровождения, перекрытие участков дорог и другие [3].

Дефицит бюджета государства приводит к тому, что проявляется тенденция постепенного увеличения объема взыскания налогов с юридических лиц.

Темпы роста рынка грузоперевозок прогнозируются существенно ниже уровня инфляции в связи с сокращением грузовой базы и отрицательной динамикой грузооборота. Слабоположительная динамика стоимостного объема рынка связана исключительно с ожидаемым ростом тарифов на грузоперевозки ж/д транспортом (до 10 %) и сохранением относительно высоких темпов роста в сегменте складских услуг. Объем сегмента автомобильных перевозок сократился на 10-15 %. Это связано с уходом с рынка слабых игроков, прежде всего компаний малого бизнеса, в условиях падения спроса и перенасыщения транспортно-логистического рынка предложениями услуг. Залогом качества построения конкурентной компании, особенно в условиях экономической рецессии, изменения структуры и географии грузоперевозок, становится

повышение эффективности управления и администрирования процессами. Основными требованиями выступают высокое качество сервиса, максимальное покрытие рисков при снижении стоимости услуг.

Последствия политико-экономического кризиса продолжают оказывать влияние на грузоперевозки как внутри России, так и за ее пределами [5].

Можно отметить следующие негативные тенденции развития рынка грузоперевозок. Во-первых, рынок перенасыщен товарами длительного пользования. Во-вторых, уменьшение объемов промышленного производства во всех важнейших секторах. Оба этих фактора указывают на то, что транспортные компании продолжают испытывать трудности. Большой риск основывается на невыполнении обязательств по оплате со стороны заказчиков перевозок.

Грузоотправители могут оказаться в сложной финансовой ситуации из-за ограничения доступа к денежным средствам, падению спроса на их товары (услуги) и т.п. Вместе с этим замечено ужесточение банковской политики. Как результат, мелкие перевозчики уходят с рынка или полностью обанкротятся.

Таким образом, на первый план выходят профессионализм транспортных компаний и способность адаптироваться к текущим условиям.

Наконец, важно отметить, что в связи с мировым кризисом, связанным с пандемией COVID-19, транспортная отрасль нуждается в государственной поддержке. Даже после пандемии транспортная отрасль уже не будет прежней. Только транспортные компании, следующие за трендами и быстро адаптирующиеся к меняющимся обстоятельствам, смогут управлять ситуацией, создавать востребованные услуги и усиливать свои позиции в международных масштабах.

Литература

1. Абдюшева Д.Р. Анализ современного состояния транспортного комплекса России // Вестник Университета. 2018. № 8.

2. Батищев Н.И. Рынок автомобильных грузоперевозок в России: основные проблемы и предложения // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 1 (74).
3. Бочаров А.О. Безопасность при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом // Наука без границ. 2016. № 1.
4. Векшин В.О. Развитие транспортной инфраструктуры в крупных городах России // Наука без границ. 2016. № 1.
5. Голощапова Л.В., Иванова Л.А. Оценка структурных изменений на рынке грузоперевозок по РФ и г. Москве и Московской области: мониторинг и прогноз развития // Транспортное дело России. 2017. № 2.
6. Даулетханова А.А. О некоторых проблемах и перспективах развития автомобильного транспорта // Вестник Института законодательства РФ. 2018. № 3 (52).
7. Кулешова Е.А., Кусков А.Н. Влияние COVID-19 на грузоперевозки в России. Транспортные тренды после пандемии // Экономика и бизнес: теория и практика. 2020. № 12-2 (70).
8. Латыпова Р.Р., Юшкова В.В., Кириллов А.Н. Анализ современного состояния развития предпринимательства в транспортном комплексе // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2017. № 3 (105).
9. Николаев Р.С. Современные тенденции развития грузоперевозок автомобильным транспортом в России: структурные и логистические аспекты // Вестник ПНИПУ. Социально-экономические науки. 2019. № 4.
10. Острецов Д.А. Проблемы грузоперевозок в России и пути их решения // Наука без границ. 2016. № 1.
11. Пугачев И.Н., Куликов Ю.И., Маркелов Г.Я., Липсиц Л.М., Борейко А.Е. Особенности цифровой экономики в транспортной сфере // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 3 (76).