

Черненко Карина Анатольевна

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при

Президенте РФ, г. Санкт-Петербург

karina_tennis@mail.ru

**АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ АВТОПЕРЕВОЗОК
НЕРУДНЫХ МАТЕРИАЛОВ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ
ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ КОНТРОЛЯ**

Аннотация: Статья посвящена тематике автоперевозок их состоянию на рынке и тенденции развития. Были рассмотрены различные нововведения в сфере автоперевозок и проанализировано их воздействие на эффективность в предпринимательской деятельности. Данный анализ в статье был направлен на изучение факторов влияющих на экономическую безопасность в данной сфере. В ходе изучения тематики и различных материалов, были выявлены проблемы и предложены различные пути решения.

Ключевые слова: логистика, цифровизация, автоперевозки, логистические схемы контроля, нерудные материалы, грузоперевозки, АСВГК, ЗСД, Платон, транспортный налог.

Chernenko Karina Anatolievna

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration

North-West Institute of Management

**ANALYSIS OF THE STATE AND DEVELOPMENT TRENDS OF NON-
METALLIC MATERIALS TRANSPORTATION IN THE CONTEXT OF
DIGITALIZATION OF LOGISTIC CONTROL SCHEMES**

Abstract: The article is devoted to the topic of road transport, their state of the market and development trends. Various innovations in the field of road transportation were considered and their impact on business efficiency was analyzed. This analysis in the article was aimed at studying the factors affecting economic security in this area. In the course of studying the topics and various materials, problems were identified and various solutions were proposed.

Keywords: logistics, digitalization, trucking, logistic control schemes, non-metallic materials, cargo transportation, ASVGK, Western high-speed diameter, Platon, transport tax.

Отрасль грузоперевозок очень активно развивается. Обычно выделяют несколько видов грузоперевозок: водный, воздушный, железнодорожный, автомобильный и трубопроводный. В условиях современного развития экономики - автоперевозки, на данном этапе, стоит рассматривать, как одну из важнейших отраслей экономики. Данный вид грузоперевозок вызывает у заказчиков наибольший спрос. Автоперевозки наиболее востребованы в связи с их доступностью, быстротой доставкой, разнообразием грузовой техники и разветвленностью автомобильных дорог, что позволяет доставить груз в любую точку. В таблице 1 на основании данных Росстата представлены основные показатели деятельности различных видов грузоперевозок.

Таблица 1 - Перевозки грузов по видам транспорта, млн.тонн. [2]

	2015	2016	2017	2018	2019	Отношение 2019 к 2015 Темп роста, %	Отношение 2019 к 2018 Темп роста, %
железнодорожный	1 329	1 325	1 384	1 411	1 399	5,3%	-0,9%
автомобильный	5 357	5 397	5 404	5 544	5 735	7,1%	3,4%
трубопроводный	1 071	1 088	1 138	1 169	1 159	8,2%	-0,9%
морской	19	25	26	23	19	0,0%	-17,4%
воздушный	1,0	1,1	1,3	1,3	1,3	30,0%	0,0%

По данным таблицы 1 наглядно видно, что автотранспорт показывает наиболее положительные тенденции развития, по отношению к 2018 году динамика роста составила 3,4%. На рисунке 1 продемонстрирована динамика изменений всех видов грузоперевозок в период с 2000-2019 годы.

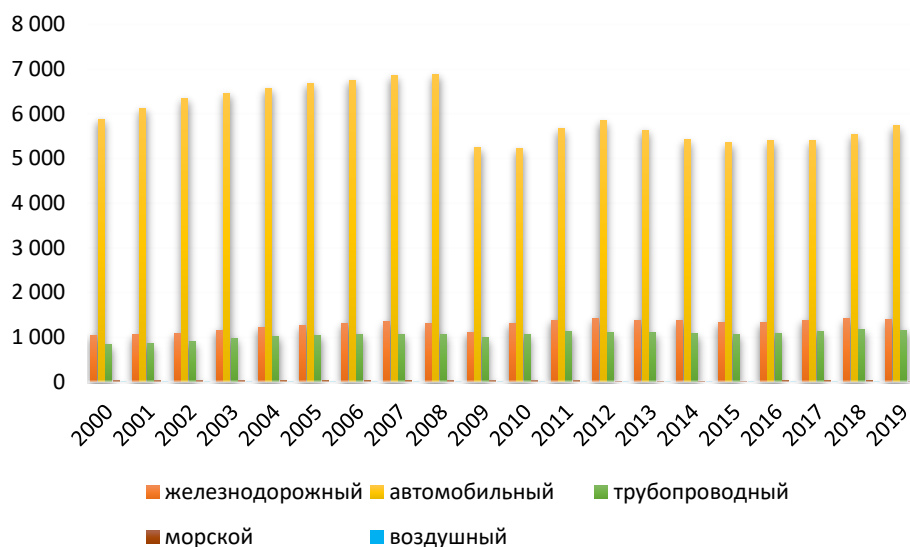


Рисунок 1- Перевезено грузов транспортом, млн. тонн. [2]

По данным рисунка 1 можно сделать следующий вывод, что большая часть нагрузки на перевозки грузов падает на автомобильный, трубопроводный и железнодорожный транспорт. Но большую часть занимают автоперевозки.

В таблице 2 приведены данные по грузообороту, в нем лидирующие позиции занимают трубопроводные и железнодорожные перевозки. Но по динамике тенденций развития - автоперевозки показывают лучшие результаты, по отношению к 2018 году показали рост на 6,2 %.

Таблица 2 - Грузооборот транспорта, млрд. т-км. [2]

	2015	2016	2017	2018	2019	Отношение 2019 к 2015 Темп роста, %	Отношение 2019 к 2018 Темп роста, %
железнодорожный	2 306	2 344	2 493	2598	2602	12,8%	0,2%
автомобильный	247	248	255	259	275	11,3%	6,2%
трубопроводный	2 444	2 489	2 615	2668	2686	9,9%	0,7%
морской	42	43	50	37	37	-11,9%	0,0%
воздушный	5,6	6,6	7,9	7,8	7,4	32,1%	-5,1%

На рисунке 2 наглядно продемонстрирована динамика изменений грузооборота в период с 2000-2019 годы.

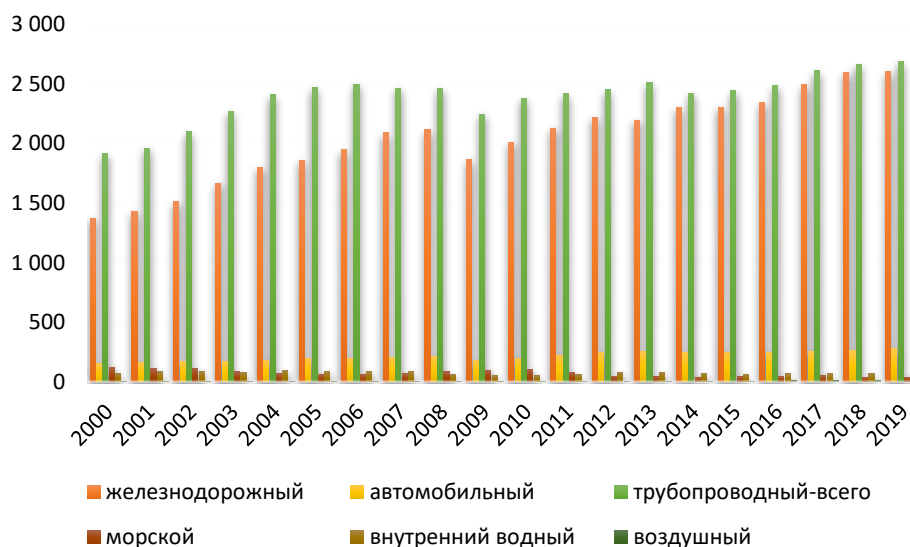


Рисунок 2 - Грузооборот транспорта, млрд. т-км [2]

Конечно, железнодорожные перевозки занимают большой процент всего грузооборота, потому что использование данного вида перевозок позволяет дешевле перевезти при наибольшем объеме груза и дальности перевозки. Но автоперевозки являются наиболее преимущественными и самыми популярным. Этот факт объясним тем что, автоперевозки более приспособляемые и клиентоориентированные. Также гибкое ценообразование, большой вариант маршрутизации, быстрая доставка и сохранность грузов. Хотелось бы отметить, что одни из самых популярных автоперевозок это строительные перевозки (стеновые материалы, сыпучие и навалочные грузоперевозки пиломатериалов, строительные растворы, пылящие, грузоперевозки металла).

Сфера грузоперевозок все расширяется, из рисунка 3 видно, что из года в года наличие транспортных средств только растет. Это все говорит о повышенном спросе на автомобильные перевозки.

На рынке автоперевозок за последнее время произошло много изменений, происходит внедрение новых логистических систем контроля, цифровизация рынка автоперевозок. Начиная с 2015 года стали появляться новые системы контроля.

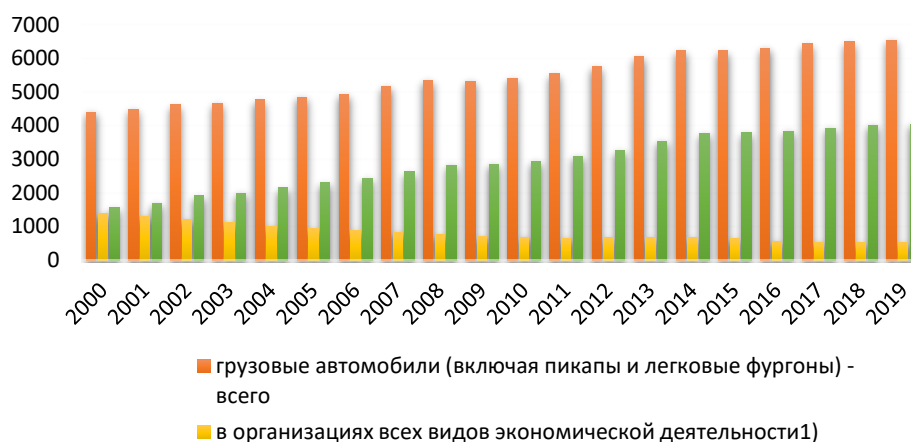


Рисунок 3 - Наличие транспортных средств. [3]

Система «Платон» помогает государству следить за автотранспортом, за счет списания денежных средств за нанесенный вред Федеральным автодорогам общего пользования транспортом массой больше 12 тонн. С помощью бортового устройства оборудованного навигационной системой ГЛОНАСС определяется географическое местоположение автомобиля и в течение суток собирается информация и рассчитывается стоимость за проехавший участок дорог. Деньги списываются с Лицевого счета владельца транспортного средства автоматически.

Внедрение Росавтодором автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК). Выглядит эта система следующим образом: это установление специальных рамок под покрытие автодороги, которые позволяют быстро взвесить машину и измерить габариты. Габариты измеряются специализированными лазерами. Данная система в нашем регионе работает в тестовом режиме, не введена в работу окончательно.

Модернизация системы контроля труда и отдыха (тахографы). Спустя 4,5 часа работы водитель должен остановиться на отдых не менее чем на 45 минут. До двух раз за одну неделю водитель может увеличить рабочий день на один час. Если на дороге отсутствует место для отдыха, водитель может увеличить рабочее время на два часа. Данная мера позволит контролировать режим труда и отдыха

обязательные платежи с перевозчиков, такие как:

- Транспортный налог;
- Плата за Западный скоростной диаметр, которая растет из года в год;
- Топливо, которое не останавливается в стоимостном росте;
- Ремонт тяжелой техники;
- Лизинговые платежи.

Все эти дополнительные налоги и сборы очень сильно сказываются на финансовой нагрузке перевозчиков и перевозчикам ничего не остается делать как «выживать». И отсюда вырисовывается обратная картина: никто не хочет столько платить, все хотят минимизировать свои издержки и уйти от налоговых платежей (сборов) и тем самым ведение дополнительных сборов провоцирует обратную ситуацию и теневой сектор может только возрасти. Все хотят минимизировать платежи «Платона» - используя возможные варианты махинаций. Также пытаются уйти от весогабаритного контроля (АСВГК) используя различные уловки.

В таблице 3 проведен анализ влияние дополнительных(внешних) факторов на прибыль организации занимающейся грузоперевозками нерудных материалов.

Исходя из проанализированных данных, можно сделать следующие вывод: по итогам 2020 года отмечено значительное сокращение объемов полученной выручки на 19,44%, что обусловлено значительным сокращением спроса на услуги автоперевозки в данной транспортной отрасли, а также именно из-за занижения ставок заказчиками – нерентабельности самосвальных перевозок. Сравнивая экономические показатели 2019 и 2020 года, в частности, себестоимость каждой издержки за отчетный и прошедший год, мы выяснили, что увеличение их совокупного объема на 100 918 502,14 рублей сократило объем полученной чистой прибыли на 13%. В частности, хотелось бы отметить значительный рост затрат, связанный с ЗСД - прирост составил 74%, Тахограф - рост на 36 600 рублей, Платон – рост на 6 000 рублей, Топливо на 5,8%. Однако сокращение транспортного налога на 26,49% обусловлено тем, что организация

уменьшила автопарк.

Таблица 3 - Факторный анализ влияния внешних регулирующих факторов на рынок нерудных материалов. [4]

	2020	2019	2018	2017	2016	+/-	%	Себестоимость реализации продукции 2020 с затратами 2019
Выручка от продажи продукции, работ или услуг	20 650 0210	256 316 000	312 303 000	233 822 000	262 734 000	49 815 790	-19,44%	
Топливо	83 653 800	79 038 506	79 612 282	61 658 498	37 600 000	4 615 294,8	5,84%	96 580 597
ЗСД	3 240 000	1 862 000	3 088 000	1 820 000	501 000	1 378 000	74,01%	2 541 423
Система Платон	861 000	855 000	595 000	40 000	105 000	6 000	0,70%	1 035 550
Транспортный налог	323 300	439 800	153 000	224 000	196 500	116 500	-26,49%	507 595
Тахограф	182 000	145 400	43 000	278 000	31 000	36 600	25,17%	183 565
Прибыль от продаж	51 356	59 000	3 574 000	1 192 000	1 549 000	7 643,7	-12,96%	69 769
Индекс изменения цен	1,05	1,03	1,043	1,025	1,054	0,0	1,94%	
Объем реализации в сопоставимых ценах	196 666 866	248 850 485	299 427 612	228 119 024	249 273 244	-52 183 618,8	-20,97%	-100 918 502

Общий вывод таков: данная отрасль автоперевозок несет огромную финансовую нагрузку из-за ввода дополнительных налогов и сборов, а также из-за удорожания ЗСД, топлива и системы «Платон». При этом из-за низких ставок на перевозку, которую приходится ставить из-за «частников» которым отдают приоритет заказчики, организации сталкиваются с нерентабельной работой.

В качестве разработки системы мер по обеспечению экономической безопасности автоперевозок строительных материалов, можно использовать следующие рекомендации:

- полноценное введение в работу систему весогабаритного контроля (АСВГК), которая окажет значительное влияние на рынок. Количество перегрузов значительно уменьшится, машины будут ездить по норме, а ставки

вырастут, так как транспорта потребуется больше;

- введение электронных транспортных накладных позволит отслеживать загрузку и выгрузку автомобиля. Тем самым опять таки уменьшится количество перегрузов, т.к. машины должны будут выезжать по норме. Предложенные выше меры позволят перевозчикам минимизировать свои издержки и тем самым увеличится рентабельность работы.

- следует отказаться от продажи физическим лицам грузовой техники. Именно «физики» сильно влияют на рынок автоперевозок искусственно занижая цены на перевозки, потому что они предлагают самые низкие цены (никакие издержки по налогам и сборам они не несут).

Таким образом, подводя итоги, можно отметить, что рынок автоперевозок сильно «испорчен» и мало контролируется государством, отсюда достаточное количество нарушений в перевозке материалов. Этот рынок нуждается в поддержке с выше. Благодаря введению дополнительных логистических мер контроля и дополнительных мер по улучшению состояния автоперевозок нерудных материалов состояние на рынке улучшится и появится «здоровая» конкуренция.

Список литературы

1. ЕМИСС государственная статистика - Индексы тарифов на грузовые перевозки. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/31076> (Дата обращения 22.02.2021)
2. Федеральная служба государственной статистики Росстат. Транспорт. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455?print=1> (Дата обращения 22.02.2021)
3. Министерство транспорта российской федерации. Росавтодор. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/truck> (Дата обращения 22.02.2021)
4. Статистика государственной системы «Платон» URL: <https://platon.ru/ru/forpress/15-08-2020/5852/> (Дата обращения 22.02.2021)
5. Николаев Р.С. Современные тенденции развития грузоперевозок автомобильным транспортом в России: структурные и логистические аспекты// Вестник ПНИГУ. Социально-экономические науки. – 2019. – №4. – С. 290-306.

6. Смирнов А.Ю. Состояние и перспективы развития грузоперевозок в Российской Федерации / А.Ю. Смирнов, М.Ю. Алехин, В.Л. Александров // Управленческое консультирование. – 2017. – №11. – С. 47-52.

7. Спешилова Н. В., Шарипова К. Р. Транспортная отрасль и грузоперевозки в России: анализ состояния и тенденции развития в условиях цифровизации // Актуальные исследования. 2020. №10 (13). Ч.1. С. 30-33. URL: <https://apni.ru/article/832-transportnaya-otrasl-i-gruzoperevozki-v-rossii> (Дата обращения 22.02.2021).