

УДК 656.073

## ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ



## THE POTENTIAL FOR THE DEVELOPMENT OF THE MOTOR TRANSPORT COMPLEX OF KRASNODAR REGION

**Надирян С.Л.**

Кубанский государственный  
технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Орешкина А.Д.**

Кубанский государственный  
технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Аннотация.** В статье рассмотрены основные показатели автомобильных грузоперевозок в Краснодарском крае. Одним из крупнейших производителей и поставщиков сельскохозяйственной продукции и сырья в России является агропромышленный комплекс Кубани с развитой сетью переработки, хранения и торговли. Кубань занимает одно из первых мест в России по развитию сети автомобильных дорог.

**Ключевые слова:** грузовые перевозки, автомобильный транспорт, грузооборот, транспортировка груза.

**Nadiryan S.L.**

Kuban state technological University  
sofi008008@yandex.ru

**Oreshkina A.D.**

Kuban state technological University  
sofi008008@yandex.ru

**Annotation.** The article discusses the main indicators of trucking in Krasnodar krai. One of the largest producers and suppliers of agricultural products and raw materials in Russia is the Kuban agro-industrial complex with a developed network of processing, storage and trade. Kuban is one of the first places in Russia for the development of a network of roads.

**Keywords:** Freight, road transport, freight turnover, cargo transportation.

**К**раснодарский край – самый южный регион России. Одним из крупнейших производителей и поставщиков сельскохозяйственной продукции и сырья в России является агропромышленный комплекс Кубани с развитой сетью переработки, хранения и торговли.

Транспорт края представляет собой сложный комплекс железнодорожных путей, автомобильных дорог, водных магистралей, железнодорожных станций, вокзалов, портов и пристаней [1].

Особое место в нем занимают транспортные узлы, находящиеся вблизи побережья Черного и Азовского морей, так как Краснодарский край является для России «морскими воротами» и дает возможность выхода России к Черному морю. Через морские порты региона осуществляется большая часть экспортно-импортных операций России [2–3].

Кубань занимает одно из первых мест в России по развитию сети автомобильных дорог. Все города и районные центры связаны с городом Краснодаром различными видами сообщений. Протяженность автомобильных трасс федерального значения – более 2,3 тыс. километров, а основных дорог с твердым покрытием – около 30 тыс. километров.

Грузовые перевозки в России представлены в основном трубопроводным, железнодорожным и автомобильным видами транспорта. По данным Росстата, большую долю распределения грузооборота занимает трубопроводный и железнодорожные направления, автомобильные перевозки же занимают лишь 4,6 % от общего грузооборота России за 2018 год. При этом объем грузов, транспортируемых автомобильным транспортом за этот же период, составил 68 % от всех перевезенных грузов. Это демонстрирует основную специфику автомобильных грузоперевозок, которая заключается в том, что данный вид перевозок используют на небольшие расстояния.

Изменение средняя дальности перевозки 1 т грузов по разным видам грузового транспорта в России в 2014–2018 годы представлено в таблице 1. В 2018 году средняя дальность перевозки 1 т груза железнодорожным транспортом была в 39,4 раза больше, чем автомобильным. За последние 5 лет средняя дальность транспортировки гру-

зов по железной дороге увеличилась на 10,1 %, а автомобильным транспортом – на 2,6 % и в 2018 году составляли 1841км и 47км соответственно.

Это способствовало увеличению грузооборота. Грузооборот – это один из основных показателей работы транспорта, под которым понимается количество перевезенного груза на расстояние перевозки за определенное время, определяется в тонно-километрах. Изменение основных показателей грузовых перевозок в Краснодарском крае в период с 2010 до 2018 года представлено в таблице 2.

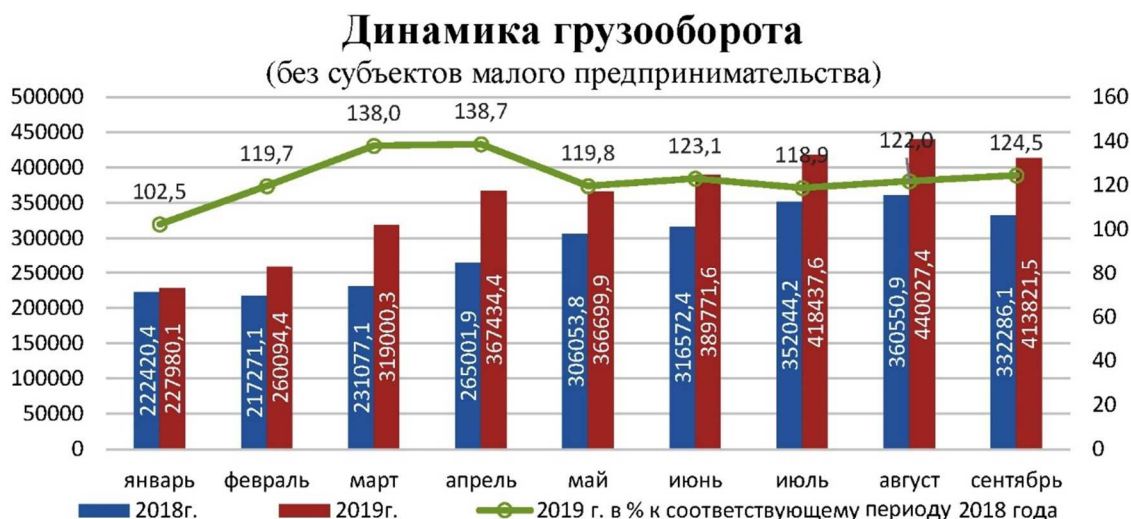
За последние 5 лет в Краснодарском крае он повысился на 26 %, а объем перевезенного груза, наоборот, уменьшился на 0,6 %. Данную тенденцию можно наблюдать и в 2019 году. Далее приведена динамика грузооборота в 2018–2019 годах (рис. 1).

**Таблица 1** – Средняя дальность перевозки 1 т грузов по разным видам грузового транспорта в России, км

	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.
Воздушный	4099	5383	5838	6080	6225
Трубопроводный	2248	2282	2288	2297	2282
Морской	2071	2217	1751	1898	1958
Железнодорожный	1673	1735	1769	1801	1841
Внутренний водный	607	524	570	567	569
Автомобильный	46	46	46	47	47
Всего	635	647	654	680	683

**Таблица 2** – Основные показатели грузовых перевозок в Краснодарском крае

	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Перевезено грузов автотранспортом общего пользования, млн тонн	17,8	17,7	14,7	18,7	15,7	17,6
Грузооборот автотранспорта общего пользования, млрд т-км	4,7	4,5	4,4	5,3	5,5	6,1



**Рисунок 1** – Динамика грузооборота автомобильного транспорта в Краснодарском крае, тыс. т-км (без субъектов малого предпринимательства)

По данному графику видно, что в 2019 году показатели грузооборота значительно выше, чем в 2018 году по всем временным промежуткам.

В секторе грузоперевозок, необходимо учитывать, что в России начинает вводиться плата за проезд по магистралям: все дороги федерального назначения для грузовых машин будут платными, при этом все дорожные сборы с перевозчиков будут сохраняться. Это будет способствовать увеличению стоимости ГСМ (топливо и масла). Также вводится применение на грузовых автомобилях различных систем подсчета оплаты за использова-

ние дорожного полотна, например система взимания платы «Платон». Это система взимания платы с автомобилями имеющих максимальную разрешенную массу свыше 12 тонн, она взимает платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. Также систему «Платон» используют как средство борьбы с нелегальными перевозчиками [4–5].

По данным регионального Минтранса, в настоящее время в Краснодарском крае на дорогах регионального или межмуниципального значения работают три пункта весового контроля, которые располагаются на трассах Краснодар-Ейск, Краснодар-Темрюк, Краснодар – Кропоткин. Они находятся на балансе ГКУ КК «Краснодаравтодор».

Почти все компании стараются соблюдать действующее законодательство, потому что для некоторых заказчиков являются приоритетными компании, которые имеют регистрацию в «Платоне». На данный момент система не является оптимизированной. Многие перевозчики жалуются на недостатки системы. В качестве причин называют частые ошибки при определении веса, что приводит к получению неправомерных штрафов. Нерадивые перевозчики отправляют машины с перегрузом, оставляя финансовый задел и стараются использовать коррупциогенный фактор [6].

Одним из вариантов решения проблемы может быть запрет терминалам принимать нагруженные сверх меры машины.

Еще одним направлением для улучшения «Платона» участники рынка называют развитие электронного документооборота и предоставление возможности детализации расходов [7].

Грузовики с перевесом не только наносят вред дорогам, также они создают опасность для других участников движения, напоминают представители власти. В 2019 году Краснодарский край занял первое место в РФ по числу ДТП с участием большегрузов.

В 2019 году на Кубани по вине водителей грузового транспорта произошло 267 аварий, в которых погибли 51 человек и пострадали еще 323, рассказал начальник отделения технического надзора УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю Владимир Дьячков.

Повышение эффективности грузоперевозок, осуществляемых автомобильным транспортом, будет способствовать обеспечению его конкурентоспособности, развитию эффективных инвестиционных механизмов в отрасли и создания стимулов для повышения эффективности деятельности участников грузовых перевозок [8–9].

Отрасль автомобильного транспорта в Краснодарском крае постоянно развивается, увеличиваются протяжённость автомобильных дорог и грузооборот. Развитию транспортной отрасли способствует, главным образом, развитие других близких к ней отраслей экономики. Однако, несмотря на положительную динамику основных показателей, уровень развития автотранспортной отрасли недостаточен для полного обеспечения в регионах производственной инфраструктуры.

## Литература

1. Изюмский А.А., Надирян С.Л. Внедрение автоматизированной системы транспортной логистики на автотранспортных предприятиях // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2014. – № 11–2. – С. 269–271.
2. Изюмский А.А., Надирян С.Л., Сенин И.С. Вычислительная техника и сети в отрасли. – Краснодар, 2014.
3. Изюмский А.А., Надирян С.Л., Сенин И.С. Применение сетевой архитектуры информационных систем в автомобиле // Электронный сетевой политематический журнал «Научные труды КубГТУ». – 2014. – № 1. – С. 54–62.
4. Надирян С.Л., Изюмский А.А. Основные направления в области транспортной безопасности / в сборнике: Перспективы развития и безопасность автотранспортного комплекса. – 2013. – С. 236–239.
5. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Ненастин С.В. Особенности финансово-экономического анализа деятельности автотранспортных предприятий // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2015. – № 3 (43). – С. 137–141.
6. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Адамян Г.В. Ответственность перевозчика по договору международной автомобильной перевозки // Электронный сетевой политематический журнал «Научные труды КубГТУ». – 2015. – № 4. – С. 1–10.

7. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Недашковская А.О. Особенности системы транспортного обслуживания производственных предприятий в регионе // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2015. – № 3. – С. 120–122.
8. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Миронова М.П. Особенности системы обслуживания перевозок пассажиров по заказам в регионе // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2015. – № 3. – С. 117–119.
9. Коновалова Т.В. [и др.]. Анализ работы транспортных систем : учебное пособие. – Краснодар : Изд. «КубГТУ», 2019. – 271 с.

### References

1. Iziumskiy A.A., Nadiryayn S.L. Introduction of the automated transport logistics system at the motor transport enterprises // Humanitarian, socio-economic and public sciences. – 2014. – № 11–2. – P. 269–271.
2. Iziumskiy A.A., Nadiryayn S.L., Senin I.S. Computer engineering and networks in the branch. – Krasnodar, 2014.
3. Iziyum A.A., Nadiryayn S.L., Senin I.S. Application of the information systems network architecture in the automobile // Electronic network polythematic journal «Naukhnye trudy-dy KUBSTU». – 2014. – № 1. – P. 54–62.
4. Nadiryayn S.L., Iziumskiy A.A. Main directions in the field of transport safety / in collection: Prospects of development and safety of automobile complex. – 2013. – P. 236–239.
5. Konovalova T.V., Nadiryayn S.L., Nenastin S.V. Features of the financial and economic analysis of the motor transport enterprises activity // Vestnik of the Siberian State Automobile and Road Academy. – 2015. – № 3 (43). – P. 137–141.
6. Kuzmina M.A., Nadiryayn S.L., Adamian G.V. Carrier's responsibility under the international automobile transportation contract // Electronic network polythematic journal «Scientific works of Kuban State Technical University». – 2015. – № 4. – P. 1–10.
7. Konovalova T.V., Nadiryayn S.L., Nedashkovskaya A.O. Peculiarities of the transport service system for the production enterprises in the region // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – 2015. – № 3. – С. 120–122.
8. Konovalova T.V., Nadiryayn S.L., Mironova M.P. Features of the system of the passenger transportation service by orders in the region // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – 2015. – № 3. – P. 117–119.
9. Konovalova T.V. [et al]. Analysis of transport systems operation : a training manual. – Krasnodar : «Kuban State Technical University» Publishing House, 2019. – 271 p.