

УДК 94(470+571)

## ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЧАСТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ ПОСЛЕ 1991 ГОДА

**Новиков Максим Дмитриевич**

*ФБГОУ ВО «Российский государственный аграрный университет – Московская сельскохозяйственная академия имени К.А. Тимирязева», Москва, Россия (127434, Москва, ул. Тимирязевская, 49), студент 4 курса, направление: Системы водоснабжения, обводнения и водоотведения, maxim0987654321123@gmail.com*

**Научный руководитель: Тузин Антон Михайлович**

*ФБГОУ ВО «Российский государственный аграрный университет – Московская сельскохозяйственная академия имени К.А. Тимирязева», Москва, Россия (127434, Москва, ул. Тимирязевская, 49), кандидат политических наук, старший преподаватель кафедры истории, tantuan85@gmail.com*

**Аннотация.** Настоящая статья посвящена обзору и краткому анализу ситуации в отрасли грузоперевозок независимой России после 1991 г. Переживавшая, как и вся постсоветская экономика, серьезный системный кризис, она, тем не менее, раньше других сумела выйти из него. Одновременно в стране после 74 лет монополии государства начал вновь складываться рынок коммерческих логистических услуг. Рассмотрению упомянутых процессов автор посвятил свое краткое исследование.

Ключевые слова: грузоперевозки; лицензии; километры; тонны; водные пути; вагонный парк; грузовики; Министерство транспорта.

## THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF PRIVATE CARGO TRANSPORTATION IN RUSSIA AFTER 1991

**Novikov Maksim Dmitriyevich**

*Russian State Agrarian University – Moscow Timiryazev Agricultural Academy, Moscow, Russia (127434, Moscow, Timiryazevskaya street 49), student of fourth grade, direction: Water supply, irrigation and sanitation systems, maxim0987654321123@gmail.com*

**Tuzin Anton Mikhailovich**

*Russian State Agrarian University – Moscow Timiryazev Agricultural Academy, Moscow, Russia (127434, Moscow, Timiryazevskaya street 49), senior lecturer at the Department of History of the Institute of Economics and Management of the Agro-Industrial Complex, tantuan85@gmail.com*

**Abstract.** This article is devoted to an overview and brief analysis of the situation in the freight transportation industry of independent Russia after 1991. Having experienced, like the entire post-Soviet economy, a serious systemic crisis, it nevertheless managed to get out of it before others. At the same time, after 74 years of state monopoly, the market for commercial logistics services began to take shape again in the country. The author devoted his brief research to the consideration of these processes.

Keywords: cargo transportation; licenses; kilometers; tons; waterways; wagon fleet; trucks; Ministry of Transport.

## **Введение**

Переход России в начале 1990-х годов к рыночным отношениям привел к коллапсу промышленного производства и транспорта, разрыву налаженных экономических связей и изменению существующих отношений между субъектами предпринимательской деятельности. На сегодняшний день транспортный рынок представлен совокупностью самостоятельных организаций - перевозчиков и посредников, с преобладанием небольшого капитала. Предприятия, находящиеся вне государственной собственности, осуществляют 93% грузоперевозок и 75% пассажирских перевозок автотранспортом, 99% и 90% соответственно морским транспортом, 94% и 90% - речным транспортом, 73% и 80% - воздушным транспортом. В результате приватизации и демополизации транспортного сектора на рынке действует более 550 тысяч перевозчиков, из которых более половины являются индивидуальными предпринимателями или предприятиями с смешанным типом собственности [3].

## **Морские и речные грузоперевозки**

После распада Советского Союза государственные предприятия морского и речного флота были реорганизованы в новые организации. К 1 января 1996 года бывшее Управление морского транспорта, которое сейчас известно как Федеральное агентство морского и речного транспорта, а также Служба Росморречфлота Министерства транспорта Российской Федерации, выдало 1632 первичные лицензии предприятиям и предпринимателям всех форм собственности. В 1996 году морские портовые власти выдали более 240 лицензий. Кроме того, помимо морских портов, 245 организаций и индивидуальных предпринимателей получили лицензии с парком из 680 единиц, общим дедвейтом 1,9 миллиона тонн. В настоящее время современные отечественные независимые морские перевозчики владеют в среднем 2-3 судами. Значительное количество отечественного флота регистрируется под иностранными флагами, что объясняется стремлением судовладельцев избежать высоких налогов, действующих в России, что в свою очередь делает отечественный флот менее конкурентоспособным на мировом рынке грузоперевозок.

Из-за тех же причин, а также ввиду недостатка необходимой государственной поддержки, подавляющее большинство недавно построенных судов для российских судовладельцев также используются под иностранными флагами в период окупаемости инвестиций, затраченных на их строительство. Обычно это суда зарубежного производства. 170 портов и других коммерческих структур занимаются перегрузкой грузов морским транспортом, включая как грузы, доставленные судоходными компаниями (24,7%), так и недавно сформированные грузы (75,3%).

На начало 2019 года производственные мощности российских портов составили 846,2 миллиона тонн, из которых 479,4 миллиона тонн (56,7%) приходится на сухогрузы, а 366,8 миллиона тонн (43,3%) - на суда сухогрузов. Объем перегрузки грузов в морских портах России в 2018 году составил 567 миллионов тонн. Основные проблемы связаны с отсутствием специализированных терминалов для обслуживания парка судов большой вместимости.

С 1991 г. протяженность внутренних водных путей с гарантированными размерами сократилась в 1,4 раза, что составляет 48,3 тысячи километров. Объем внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, составляет 4,9 тысячи километров. Внутренний водный транспорт сократился более чем в 4 раза, снизившись до 141 миллиона тонн, а пассажирские перевозки уменьшились в 6 раз. Основные проблемы данного вида транспорта включают:

- Необходимость срочной замены большого количества устаревших судов, в основном навалочных и смешанных речных и морских судов, а также необходимость реконструкции существующих речных и устьевых портов.

- Гарантирование стабильной работы водных путей и средств пересечения судов, которые в последние годы из-за нехватки бюджетных средств не получили должного ремонта и технического обслуживания, а также не полностью соответствуют требованиям безопасности мореплавания [2].

К 2017 г. в состав пароходства входило 27 судов общим дедвейтом 541 тыс. т. среди них: 15 сухогрузов, 5 танкеров, 3 балкера, 1 ледокол. Однако в 2018 г. пароходство оказалось в кризисной ситуации. Произошло резкое снижение грузоперевозок с общей доли на рынке в объеме 11,5%.

#### **Автомобильные грузоперевозки**

Подобная ситуация наблюдается и в других видах основных транспортных средств, которые были приватизированы, таких как внутренний водный, воздушный и автомобильный транспорт.

На сегодняшний день автомобильный транспорт также представлен множеством мелких предприятий, которые в то же время увеличивают объемы грузоперевозок на железнодорожном транспорте и конкурируют с ним на расстояниях до 500-700 километров. На расстояниях до 200 километров автомобильный транспорт способен доставлять грузы в 12 раз быстрее, чем железнодорожным смешанным движением, и в 5 раз быстрее, чем в прямом железнодорожном сообщении; на расстояниях до 500 километров - в 7 и 3 раза соответственно. Однако с увеличением расстояния этот преимущественный фактор становится менее значимым.

Зарубежный опыт также подтверждает эффективность использования автомобильного транспорта для перевозки грузов на расстояниях от 300 до 400 километров за счет применения тяжелых грузовиков. В США средняя грузоподъемность грузовиков при междугородных перевозках составляет 19 тонн, во Франции - 13 тонн, в Германии - 15 тонн, в России - 9 тонн.

В последние годы в автомобильном транспорте растет роль грузовых автомобилей, таких как самосвалы, фургоны и рефрижераторы - в 2012 году около 90 процентов всех перевозок выполнялось ими. Это обусловлено увеличением числа автомобилей, принадлежащих не транспортным компаниям. Крупные и средние автомобильные предприятия, в основном, осуществляют перевозки на короткие расстояния, составляющие основную долю перевозок грузов общественного транспорта. В свою очередь, малые предприятия и частные владельцы автомобилей в основном занимаются долгосрочными перевозками грузов. Среднее расстояние перевозки для малых предприятий и индивидуальных владельцев автомобилей в 5 раз превышает среднее расстояние для крупных и средних автопредприятий. На рынке услуг автомобильного транспорта наибольшим спросом пользуются самосвалы, фургоны и рефрижераторы.

### **Железнодорожные грузоперевозки**

После ликвидации отраслевых союзных и республиканских министерств, ответственных за различные виды транспорта, было учреждено федеральное Министерство транспорта функционального типа в 1990 году. Это министерство объединило функции управления морским, речным, воздушным, автомобильным, городским пассажирским и промышленным транспортом, а также дорожным хозяйством. Введение в действие нового Гражданского кодекса Российской Федерации в 1995 году послужило стимулом для радикального обновления транспортного законодательства. Были разработаны новые уставы и кодексы для каждого вида транспорта, соответствующие условиям рынка.

Произошла приватизация и демонополизация на всех видах транспорта, кроме железнодорожного. Было осуществлено разделение функций государственного регулирования и хозяйственного управления, начала формироваться новая система государственного контроля за транспортной деятельностью на основе нормативных правовых актов, использующих механизмы лицензирования и сертификации.

Распад СССР и проводимые экономические реформы обозначили новые цели для транспортной отрасли в экономике и социальной сфере. Основными факторами в этом процессе стали перестройка устаревшей системы хозяйственных связей, вступление России на новые внешнеторговые рынки и изменение характера внешней торговли с увеличением доли экспорта по сравнению с импортом, уменьшение фрагментации грузовых перевозок, увеличение значимости скорости доставки грузов и услуг в области транспорта и логистики.

Первоначальные изменения в период рыночных реформ сопровождалось падением спроса на перевозки и повышением цен на ресурсы, используемые транспортом. Проблема обновления изношенной инфраструктуры остро усугубилась. Многие транспортные предприятия оказались в затруднительном финансовом положении.

На Всероссийском съезде железнодорожников, прошедшем в мае 1996 года, были установлены основные направления для развития и реорганизации системы управления железнодорожными дорогами Российской Федерации на период до 2005 года:

- Проведение реорганизации производственных и организационно-управленческих структур, введение жесткого финансового регулирования со стороны государства, а также повышение качества услуг и снижение их стоимости;

- Применение передовых технологий и средств в области транспорта с целью повышения эффективности перевозок;

- Обеспечение государственной поддержки социально значимых услуг железнодорожного транспорта, прежде всего, в интересах малоимущих слоев населения [1, с. 64]

Решения съезда во многом определяли направления, характер и темпы проведения структурной реформы на железнодорожном транспорте, определяли не только будущее самих железных дорог, но и экономику страны и отдельных ее регионов. Начавшиеся в этот период структурные преобразования осуществлялись в соответствии с принятыми Всероссийским съездом железнодорожников и одобренными Указом Президента Российской Федерации от 16 февраля 1996 г. № 732 «Основными направлениями развития и социально-экономической политики железнодорожного транспорта на период до 2005 года». Благодаря этому отрасль взяла курс на снижение транспортных издержек при сохранении устойчивой работы железных дорог, их организационного единства, основанного на принципах централизованного управления и сохранении в МПС России функций государственного и хозяйственного регулирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

В 1997 году путем выделения из состава железных дорог подразделений, занимающихся рефрижераторным хозяйством, было основано единое государственное унитарное предприятие "Рефсервис". Это стало первым шагом к созданию конкурентного сектора, выделяемого из состава железнодорожной инфраструктуры.

С учетом современных требований к сокращению транспортных издержек структурная реформа в отрасли не может ограничиваться только изменениями в организационной структуре.

К концу 2009 года частные операторы контролировали более 37% вагонного парка России и осуществляли около 44% всех грузовых перевозок. На сегодняшний день на рынке железнодорожных грузоперевозок действуют более 2200 собственников вагонов, а общее число единиц подвижного состава превышает миллион. Большинство парка принадлежит операторам, в то время как более 80 компаний имеют лицензию на операционную деятельность. Крупнейшие из них составляют основу рынка частных железнодорожных перевозок.

Среди частных операторов лидерами являются «Объединенная транспортно-экспедиторская компания» (ОТЭКО), ООО «Балт-ТрансСервис», ООО «Фирма «Трансгарант», «Н-Транс», ОАО «Новая перевозочная компания», ООО «Газпромтранс», «Евросиб СПб», Дальневосточная транспортная группа (ДВТГ), «Русагротранс» [4].

### **Выводы**

Частные грузоперевозки в России прошли путь от небольших предприятий в 1990-х годах до крупных и профессиональных компаний, работающих на международном уровне. В целом, развитие частных грузоперевозок в России после 1991 года свидетельствует о постепенном переходе к более конкурентоспособной и эффективной логистической системе, которая соответствует требованиям современной экономики. Развитие технологий, изменение регулирования и изменения в экономической среде сыграли ключевую роль в этом процессе. В будущем отрасль будет продолжать адаптироваться к новым вызовам, сохраняя свою важность в транспортной инфраструктуре страны.

### **Список литературы**

1. Железные дороги России и государство [Текст] / В.И. Якунин; Центр проблемного анализа и гос.-управленческого проектирования. Москва: Науч. эксперт, 2010. [Электронный ресурс] Режим доступа: [https://www.researchgate.net/profile/Vladimir-Yakunin/publication/301699649\\_Russian\\_Railways\\_and\\_the\\_State/links/572b2ace08ae057b0a094a02/Russian-Railways-and-the-State.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Vladimir-Yakunin/publication/301699649_Russian_Railways_and_the_State/links/572b2ace08ae057b0a094a02/Russian-Railways-and-the-State.pdf)
2. Сеницын Г.Я. История судоходства: учебное пособие. – Новосибирск: СГУВТ, 2016.
3. Транспортная стратегия Российской Федерации, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=260200>
4. Клепцова Л.Н. Рынок транспортных услуг и качество транспортного обслуживания: учебное пособие / Л.Н. Клепцова. Кемерово: КузГТУ имени Т.Ф. Горбачева, 2017.