

**Никоноров Валентин Михайлович**

соискатель экономического факультета,  
Санкт-Петербургский государственный университет,  
старший преподаватель кафедры экономики,  
Национальный открытый институт России, г. Санкт-Петербург  
nikanorv@mail.ru

# Влияние грузового автомобильного транспорта на экономику страны

состояние грузового автомобильного транспорта в России

Аннотация

Статья посвящена роли грузового автомобильного транспорта в экономике России. Основываясь на достоверном фактическом материале, автор выявляет взаимосвязи между технико-экономическими показателями грузового автомобильного транспорта и макроэкономическими показателями народного хозяйства страны.

**Ключевые слова:** грузовой автомобильный транспорт, грузоперевозки, автодороги, старение основных фондов единая сеть федеральных дорог, ВВП

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, грузовой автомобильный транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной инфраструктуры.

Обслуживая все отрасли экономики, социальную сферу и население, выполняя перевозки к местам потребления продукции, транспорт обеспечивает жизнедеятельность страны.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства

ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Все, что происходит в транспортной отрасли России, имеет первостепенное значение для экономики России, для ее населения и экономической безопасности. Это обусловлено, прежде всего, тем, что доля транспорта в валовом внутреннем продукте России достаточно высока, в среднем она составляет 8–10%.

## Грузоперевозки и производство автомобилей в России

Роль грузового автомобильного транспорта постоянно возрастает. И сейчас он является ключевым звеном транспортного комплекса России. Автомобильным грузовым транспортом перевозится в среднем 70% всех грузов в России. Это объясняется следующими факторами:

- маневренность;
- доступность;
- мобильность;
- возможность доставки «от двери до двери».

Также это подтверждает статистика грузоперевозок, производства и импорта грузовых автомобилей за 2005–2010 гг., приведенная в табл. 1 (см. ниже) (1).

Так как грузоперевозки относятся к вторичному рынку – оказание услуг, то и пик спада пришелся как раз на середину 2009 года, в то время как в отрасли производства уже начали наблюдаться постепенный рост и оживление.

Тем не менее, финансовый кризис не смог остановить развитие транспортной отрасли – спрос на перевозку грузов автомобильным транспортом постепенно возрастает. Производство грузовых автомобилей в 2010 г. выросло, по сравнению с 2009 г., на 66,5%, а импорт грузовых автомобилей – на 107,3%. Этому способствуют и очевидные экономические выгоды от развития грузового автомобильного транспорта:

- увеличение занятости за счет создания новых рабочих мест;
- снижение себестоимости продукции за счет оптимизации транспортной составляющей;
- повышение экономической активности за счет совершенствования транспортной инфраструктуры.

### Проблемы

У грузового автомобильного транспорта России есть и проблемы.

1) сокращение объемов реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпов

Таблица 1

### Производство, импорт грузовых автомобилей и грузоперевозки за 2005–2010 гг.

ПОКАЗАТЕЛЬ	ГОД					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
А	1	2	3	4	5	6
Производство грузовых автомобилей, тыс. шт.	205,0	245,0	285,0	256,0	91,7	152,7
Темп роста цепной, %		119,5%	116,3%	89,8%	35,8%	166,5%
Среднегодовой темп роста, %	94,3%					
Импорт грузовых автомобилей, тыс. шт.	50,1	63,4	136,6	149,2	25,9	53,7
Темп роста цепной, %		126,5%	215,5%	109,2%	17,4%	207,3%
Среднегодовой темп роста, %	101,4%					
Перевозки грузов, млн тонн	6 685	6 753	6 861	6 893	5 240	5 235
Темп роста цепной, %		101,0%	101,6%	100,5%	76,0%	99,9%
Среднегодовой темп роста, %	95,2%					

## ВВП России и грузооборот автомобильного транспорта за 2005–2010 гг.

ПОКАЗАТЕЛЬ	Год					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
А	1	2	3	4	5	6
Валовый внутренний продукт в текущих ценах, млрд. руб.	21 609,8	26 917,2	33 247,5	41 428,6	39 100,7	44 939,2
Грузооборот, млрд ткм	194	199	206	216	180	199

пополнения и обновления парков подвижных средств транспорта привело в последние годы к существенному ухудшению их технического состояния (возрастной структуры, увеличения износа и т.д.) и работоспособности;

2) до настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России. На сегодняшний день нормативным требованиям соответствует лишь 37% федеральных и 41% региональных и межмуниципальных дорог;

3) до настоящего времени 39 тыс. населенных пунктов с общей численностью населения до 15 млн жителей (в том числе 7,5% от общего числа районных центров и 6,7% центральных усадеб сельскохозяйственных организаций) не имеют связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам с твердым покрытием (2);

4) федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется 13,5 тыс. км, особенно на подходах к крупнейшим городам, что составляет почти 29% сети. Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам;

5) сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования. Износ основных производственных фондов по грузовому автомобильному транспорту достиг 45–50% и продолжает нарастать;

6) по обеспеченности территории страны дорогами и протяженности дорог с твердым покрытием Россия уступает развитым странам. Эти проблемы не могут заслонить перспективы грузового автомобильного транспорта в России.

Определим наличие связи между ВВП России и грузооборотом автомобильного транспорта (см. табл. 2 выше) (3). Линейный коэффициент корреляции между ВВП (в сопоставимых ценах) и грузооборотом автомобильного транспорта составляет 0,55. Это означает наличие прямой и сильной связи между грузооборотом автомобильного транспорта и ВВП России. Следовательно, грузовой автомобильный транспорт может оказать существенное влияние на развитие экономики России.

автомобильным грузовым  
транспортом перевозится  
в среднем 70% всех грузов  
в России

### **Грузооборот автомобильного транспорта и густота автомобильных дорог**

Сравним темпы роста грузооборота России и в странах ЕС (см. табл. 3 ниже) (4).

Темпы роста грузооборота грузового автомобильного транспорта в России пока отстают от стран ЕС. В перспективе это отставание будет наверстано. Россия занимает треть Евразии, является транспортным мостом между Европой и Азией. В условиях глобализации мировой экономики грузовой автомобильный транспорт становится важнейшим рычагом процессов интеграции.

Существенное влияние на рост ВВП страны оказывают также инфраструктурные показатели грузового автомобильного транспорта – густота автомобильных дорог на 1000 км<sup>2</sup> территории страны (см. табл. 4 ниже) (5).

Линейный коэффициент корреляции для вышеприведенных стран между ВВП на душу населения и густотой автомобильных дорог на 1000 км<sup>2</sup> территории страны составляет 0,23. Таким образом, связь между ВВП на душу населения и густотой дорог прямая. Чем больше будет автомобильных дорог на 1000 км<sup>2</sup> территории нашей страны, тем больше будет ВВП на душу

Таблица 3

**Темпы роста грузооборота автомобильного транспорта в РФ и ЕС за 2003–2006 г.**

ПОКАЗАТЕЛЬ	Год			
	2003	2004	2005	2006
А	1	2	3	4
Грузооборот ЕС – 27, млрд ткм	1625	1747	1800	1888
Темп роста цепной, %		107,5%	103,0%	104,9%
Среднегодовой темп роста, %	105,1%			
Грузооборот России, млрд ткм	173	182	194	199
Темп роста цепной, %		105,2%	106,6%	102,6%
Среднегодовой темп роста, %	104,8%			

Таблица 4

**Показатели инфраструктуры автомобильного транспорта РФ и развитых стран в 2008 г.**

Страна	Густота автомобильных дорог на 1000 км <sup>2</sup> территории, км	ВВП на душу населения, тыс. долларов/год
А	1	2
Россия	46,4	16,161
Германия	1805,0	35,552
Великобритания	1729,0	36,571
США	676,6	47,025
Франция	1725,0	34,262
Япония	3178,0	34,501
Финляндия	233,3	36,844

## Удельный вес видов транспорта в общем грузообороте в 2008г., в %

СТРАНА	Вид транспорта					
	железнодорожный	автомобильный	трубопроводный	морской	речной	воздушный
А	1	2	3	4	5	6
Россия	58,8	6,0	30,9	2,4	1,8	0,1
Германия *	21,5	63,6	3,0	–	11,9	–
Великобритания *	10,3	84,8	4,8	–	0,1	–
Франция *	13,7	75,0	8,0	–	3,3	–

\* – без морского и воздушного транспорта

населения в России. В настоящий момент недостаточно развитая инфраструктура грузового автомобильного транспорта является сдерживающим фактором для развития экономики страны.

Оценим долю грузового автомобильного транспорта в общем грузообороте в России и в промышленно развитых странах.

Данные табл. 5 (см. выше) указывают на недостаточный уровень развития грузового автомобильного транспорта в России в сравнении с промышленно развитыми странами. У нашей страны есть перспективы для дальнейшего развития грузового автомобильного транспорта. Переход от экспортоориентированной сырьевой экономики к экспортоориентированной промышленной экономике уменьшит долю трубопроводного транспорта в пользу других видов транспорта и прежде всего, грузового автомобильного.

### Выводы

По результатам проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

1) грузовой автомобильный транспорт Российской Федерации принадлежит

к приоритетным отраслям народного хозяйства;

2) у грузового автомобильного транспорта России есть существенные проблемы – старение основных фондов, отсутствие единой сети федеральных дорог, исчерпанность пропускной способности дорог;

3) между грузооборотом грузового автомобильного транспорта и ВВП России существует прямая и сильная связь (коэффициент линейной корреляции равен 0,55). Грузовой автомобильный транспорт может оказывать существенное влияние на экономику страны;

4) между ВВП на душу населения и показателями инфраструктуры гру-

на сегодняшний день  
нормативным требованиям  
соответствует лишь 37%

федеральных  
и 41% региональных  
и межмуниципальных  
дорог

зового автомобильного транспорта (густота автомобильных дорог на 1000 км<sup>2</sup> территории страны) существует тесная связь (коэффициент линейной корреляции равен 0,23). Сейчас недостаточно развитая инфраструктура грузового автомобильного транспорта в России является сдерживающим фактором для развития экономики страны.

5) переход от экспортоориентированной сырьевой экономики к экспортоориентированной промышленной экономике уменьшит долю трубопроводного транспорта в пользу грузового автомобильного транспорта.

Научная новизна статьи – применен корреляционный анализ для выявления взаимосвязей между технико-экономическими показателями грузового автомобильного транспорта и макроэкономическими показателями народного хозяйства.

### Литература

1. Кевеш А.А. Основные показатели транспортной деятельности в России, 2010. – М.: Росстат, 2010. – 87с.
2. Проект транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. (Электронный ресурс). – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online>.
3. О пересмотре динамического ряда ВВП за 2002–2009 гг. (Электронный ресурс). – Режим доступа: <http://www.gks.ru/wps/wcm>.
4. Eurostat. Statistical Books. Panorama of Transport. Office of Official Publications of the European Communities. 2009 Edition. P.169
5. Report for Selected Countries and Subjects (Электронный ресурс). – Режим доступа: <http://www.imf.org/external>.

pp

### Valentin M. Nikonorov

*Applicant, Department of Economics, Saint Petersburg State University;  
Senior Lecturer, Chair of Economics, National Open Institute of Russia,  
Saint Petersburg*

### Condition of the Road Freight Transport in Russia

Abstract

**T**he article focuses on the role of trucks in the Russian economy. Based on a reliable factual material, the author reveals the relationship between the technical and economic indices of road freight transport and the macroeconomic indicators of the national economy.

**Keywords:** road freight transport, cargo transportation, motor roads, aging of fixed assets, unified network of federal roads, GDP