

УДК 338.2

## К ВОПРОСУ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ГОРОДА МОСКВЫ

Морозов Павел Александрович, студент,  
Коротких Юлия Сергеевна, старший преподаватель;  
ФГБОУ ВО РГАУ – МСХА имени К.А. Тимирязева, Москва, Российская Федерация

**Аннотация:** Удобность и гибкость денежно-товарных отношений между городами и городскими агломерациями как внутри страны, так и за ее пределами главным образом обеспечивается дорожно-транспортной инфраструктурой. В данной статье рассматривается сумма существующих регуляций для большегрузного транспорта на территории г. Москвы и описаны результаты проводимой в настоящее время политики в сфере регуляций грузового автотранспорта на территории города Москвы. Автором рассматриваются основные факторы, которые повлекли за собой рост перевозимых грузов в целом по стране, а также рассмотрен вопрос запрета движения большегрузов на территории города Москвы, что привело к ряду новых проблем в области транспортной инфраструктуры. Автор провел анализ покупательского спроса на грузовые автомобили с разной грузоподъемностью после введенной системы «Платон» на территории Российской Федерации.

**Ключевые слова:** Moscow ring road; TsKAD; heavy cargo transport; Moscow; logistics; state regulations; cargo transportation; Platon system; cargo transport; low-tonnage transport.

## TO THE QUESTION OF THE MOVEMENT OF ROAD FREIGHT TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF THE CITY OF MOSCOW

Morozov Pavel Aleksandrovich, student,  
Korotkikh Yulia Sergeevna, senior lecturer;  
Timiryazev Russian State Agrarian University, Moscow, Russia

**Abstract:** The convenience and flexibility of monetary and commodity relations between cities and urban agglomerations, both inside and outside the country, is mainly provided by road transport infrastructure. This article examines the sum of existing regulations for heavy-duty transport on the territory of Moscow and describes the results of the current policy in the field of cargo transport regulations on the territory of Moscow. The author considers the main factors that led to the growth of transported goods in the country as a whole, and also considers the issue of prohibiting the movement of heavy trucks on the territory of the city of Moscow, which led to a number of new problems in the field of transport infrastructure. The author analyzed consumer demand for trucks with different load capacities after the introduction of the Platon system on the territory of the Russian Federation.

**Keywords:** Moscow ring road; TsKAD; heavy cargo transport; Moscow; logistics; state regulations; cargo transportation.

---

Для цитирования: Морозов, П. А. К вопросу движения грузового автомобильного транспорта в условиях города Москвы / П. А. Морозов, Ю. С. Коротких. – Текст : электронный // Наука без границ. – 2020. – № 7 (47). – С. 43-47. – URL: <https://nauka-bez-granic.ru/№-7-47-2020/7-47-2020/>

For citation: Morozov P.A., Korotkikh Yu.S. To the question of the movement of road freight transport in the conditions of the city of Moscow // Science without borders, 2020, no. 7 (47), pp. 43-47.

---

В результате сформировавшихся культурно-исторических практик внутри крупных городов, находящихся на территории Российской Федерации, верховной властью приветствовалась и всячески поддерживалась централизация любого рода, как культурная, так и экономическая. В настоящее время транспорт неразрывно связан с любой сферой экономики. Автомобильные перевозки играют важную роль как на национальном уровне, так и на интернациональном. Осуществление грузовых перевозок автомобильным транспортом на короткие расстояния является менее затратным, чем перевозка воздушным или железнодорожным транспортом. За последние годы наблюдается рост грузоперевозок в России. Растущий спрос обусловлен увеличением крупной розничной торговли и интернет-торговли, к примеру, в 2018 г. рост объема перевозок ускорился до 2,4 % в отличие от 2017 г. (1,5 %), рынок интернет-торговли увеличился до 60 % и приобрел самое большое значение прироста с 2010 г. [1]. В сфере транспорта можно видеть, в том числе при взгляде на карту главных автодорожных артерий России, что большинство крупных магистралей исходит из Москвы и уходит вглубь страны никогда не пересекающимися лучами, продолжая таким образом радиально-диаметральный способ планировки средневековых городов.

В результате такой концентрации дорожно-транспортных путей, вернее, их единственного столь крупного схождения на территории Московского региона, количество единиц транспорта, равно как и количество дорог на единицу площади, выше, чем в любом другом регионе России на

порядки. Подобное может точно говорить не только об автомобильном, но и о железнодорожном, а в некоторой мере, учитывая повсеместное сокращение авиационных коридоров у аэродромов всех регионов Российской Федерации, кроме столичного, также и о воздушном транспорте. Несмотря на то, что грузовые перевозки железнодорожным транспортом являются наиболее выгодными с экономической точки зрения, чем автомобильным транспортом, тем не менее, при анализе конкуренции этих видов перевозок необходимо учитывать физические характеристики перевозимых грузов и развитость дорожных путей. К примеру, не все строительные грузы можно перевозить по железной дороге. Бетон или битум невозможно перевозить по железной дороге, так как такого рода материалы необходимо перевозить в специальных условиях [2, 3].

Совокупность этих обстоятельств естественным образом даёт Москве не только центральный, столичный, но ещё и транзитный статус, поскольку перевозка тех или иных грузов из одной городской агломерации в другую, минуя город Москву, является не только более затратным, но зачастую, за неимением прямых дорожно-транспортных сообщений между ними, невозможным транспортным процессом.

Радиально-диаметральная схема планировки дорог с течением лет, научно-техническим прогрессом и сопутствующим ему развитием и увеличением общего автотранспортного парка всё хуже и хуже справляется с поставленной и неизменной задачей обеспечения общего экономического пространства между регионами. Москва как концентратор напряжений в

условной проектируемой детали аккумулялировала в своей транспортной системе совпадение большого количества маршрутов крупнотоннажного транспорта. По аналогии с этой же проектируемой деталью в качестве меры по устранению концентратора напряжений было применено «высверливание» самой центральной и нагруженной части транспортной системы.

На данный момент актуально уже рассматривать результаты проводимой политики со стороны государства.

Сначала, согласно Постановлению Правительства Москвы «Об ограни-

чении движения грузового автотранспорта в городе Москве и признании утратившими силу отдельных правовых актов Правительства Москвы» от 22 августа 2011 г. № 379-ПП, был ограничен въезд грузового транспорта с экологическим классом ниже второго на само Третье Транспортное Кольцо (ТТК) и в его границы, а затем, после 1 января 2017 г., и на самую Московскую кольцевую автомобильную дорогу (МКАД) и его внутреннюю территорию с введением на территории ТТК ещё больших ограничений для грузовых автомобилей экологического класса ниже третьего (рис.).

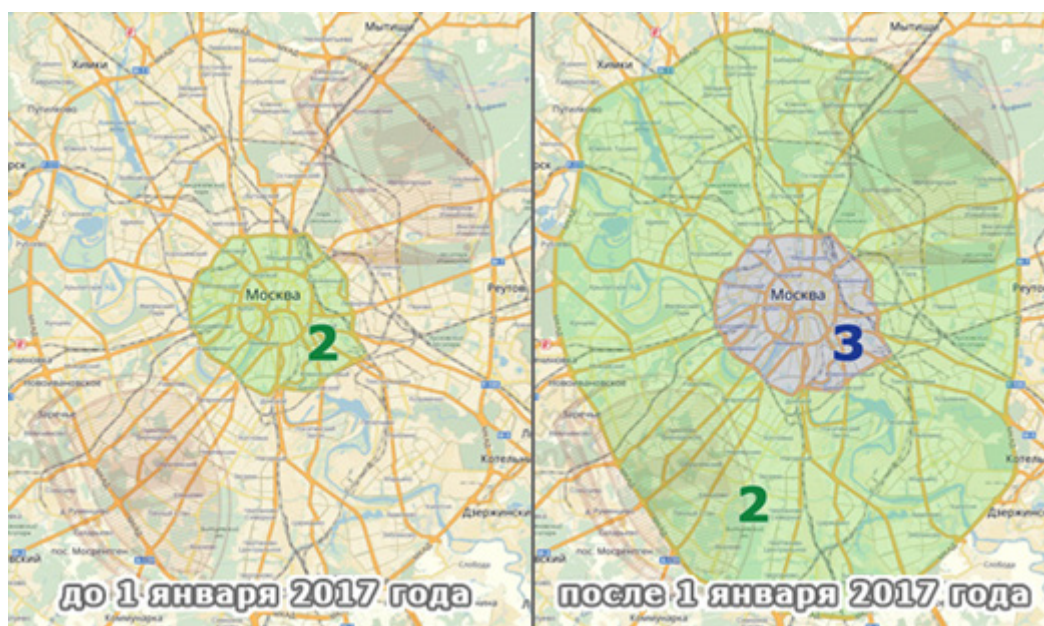


Рисунок – Ограничения на въезд.

2 – ограничение экоклассом выше второго, 3 – третьего соответственно

Кроме описанного выше, к ограничениям для грузового транспорта относится запрет к въезду на ТТК и зону, им ограниченную с 6:00 до 22:00 транспортным средствам грузоподъемностью более тонны, а на МКАД и ограниченную им зону в это же время для транспортных средств (ТС) грузоподъемностью более 12 тонн. Такие ограничения накладывают на организации

дополнительные экономические расходы, связанные либо с простоями в ожидании, либо с получением специального пропуска для въезда на территорию Москвы.

Экономические прогнозы последствий можно пронаблюдать в статье И.С. Поляковой «От транзита – к терминальной деревне»: «В Ассоциации торговых компаний и товаропроиз-

водителей электробытовой техники (РАТЭК) подсчитали, что из-за запрета на дневное движение грузовиков по МКАД товары в рознице подорожают на 10...20 %. В РАТЭК заявляют, что 70 % грузов в столицу привозят именно крупно- и среднетоннажные автомобили. Таким образом, на замену одного грузовика понадобится восемь «Газелей». Мало того, что машин на столичных дорогах станет больше, так еще и логистические расходы вырастут на 70 %. Радикальное освобождение столицы от большегрузов заставляет по-новому оценить Московский регион с точки зрения логистических возможностей по доставке груза, проанализировать прогнозы складского рынка региона на следующий год» [4].

В результате научных изысканий В.М. Фархутдинова можно увидеть прямой рыночный ответ на вводимые регуляции: «По аналогии с предыдущим пунктом посчитаем себестоимость перевозки грузов из Челябинска в Москву и обратно транспортным средством, с полной допустимой массой, не превышающей 12 тонн. В связи с тем, что на территории Российской Федерации введена система взимания платы «Платон» в счет возмещения вреда, причиняемым автомобильным дорогам грузовым транспортом грузоподъемностью свыше 12 тонн, за последние годы увеличилось количество

малотоннажных автомобилей [5]. Переход к малотоннажным автомобилям позволяет транспортным компаниям снижать затраты перевозки благодаря исключению из расходов платы системы «Платон» и позволит въезжать в Москву без ограничений на въезд, установленный на транспортные средства, допустимая полная масса которых превышает 12 тонн. В результате вычислений получилось, что один круговой рейс на среднетоннажном автомобиле оказался на 25 % более доходным, чем на крупнотоннажном» [6].

Также рыночный ответ на государственные регуляции можно проследить и в продажах автомобильного транспорта: «Была приведена статистика рынка грузовых автомобилей в России. За 2015 год было продано 51,2 тысячи грузовых автомобилей, что на 41,9 % меньше чем в 2014 году, но если рассматривать продажи по маркам, то будет замен рост марок, производящих малотоннажные и среднетоннажные автомобили». [7]

Итогом анализа можно назвать подтверждение достижения поставленных нововведениям целей – экономически целесообразным оказывается применение мало- и среднетоннажного транспорта в перевозках, что благоприятно сказывается на дорожно-транспортной ситуации в Москве.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ряховский, Д. И. Регулирование инвестиций / Д. И. Ряховский. – Текст : непосредственный // Финансы и кредит. – 2008. – № 8. – С. 5-10.
2. Пильщиков, В. Л. Особенности перевозок сельскохозяйственных грузов / В. Л. Пильщиков, Ю. С. Коротких, Н. Н. Пуляев, А. Г. Гамидов ; М. : ООО "УМЦ "Триада", 2018. – 68 с. – Текст : непосредственный.
3. Коротких, Ю. С. Транзитные перевозки по России / Ю. С. Коротких. – Текст : непосредственный // Наука без границ. – 2017. – № 2 (7). – С. 38-40.
4. Полякова, И. С. От транзита-к терминальной деревне / И. С. Полякова. – Текст : непосредственный // Интернет-Вестник ВолгГАСУ. – 2012. – № 3. – С. 6.

5. Коротких, Ю. С. Внедрение системы «Платон» в России и ее влияние на грузоперевозки / Ю. С. Коротких. – Текст : непосредственный // Управление рисками в АПК. – 2016. – № 2. – С. 5-9.
6. Фархутдинов, Р. М. Совершенствование организации транспортно-экспедиционных услуг ООО "ЮУТЭП" : специальность 23.04.01 «Технология транспортных процессов» : выпускная квалификационная работа. – Южно-Уральский государственный университет, 2016. – Текст : непосредственный.
7. Каратаева, О. Г. Направления модернизации инженерно-технической системы АПК / О. Г. Каратаева, Г. С. Каратаев, Н. Н. Пуляев. – Текст : непосредственный // Международный технико-экономический журнал, 2018. – № 4. – С. 103-109.

## REFERENCES

1. Ryahovskij, D. I. Regulirovanie investicij [Investment regulation]. *Finansy i kredit*, 2008, no. 8, pp. 5-10.
2. Pil'shchikov V.L., Korotkih Yu.S., Pulyaev N.N., Gamidov A.G. Osobennosti perevozok sel'skohozyajstvennyh грузов [Features of agricultural cargo transportation]. Moscow, ООО "UMC "Triada", 2018, 68 p.
3. Korotkih Yu.S. Tranzitnye perevozki po Rossii [Transit transport in Russia]. *Science without borders*, 2017, no. 2 (7), pp. 38-40.
4. Polyakova I.S. Ot tranzita-k terminal'noj derevne [From the transit - to the terminal village]. *Internet-Vestnik VolgGASU*, 2012, no. 3, pp. 6.
5. Korotkih Yu.S. Vnedrenie sistemy «Platon» v Rossii i ee vliyanie na грузоперевозки [Introduction of the Platon system in Russia and its impact on cargo transportation]. *Upravlenie riskami v APK*, 2016, no. 2, pp. 5-9.
6. Farhutdinov R.M. Sovershenstvovanie organizacii transportno-ekspedicionnyh uslug ООО "YUUTEП" [Improving the organization of transport and forwarding services of LLC "YUUTEП"]. Final qualifying work, *Yuzhno-Ural'skij gosudarstvennyj universitet*, 2016.
7. Karataeva O.G., Karataev G.S., Pulyaev N.N. Napravleniya modernizacii inzhenerno-tekhnicheskoy sistemy APK [Directions of modernization of the engineering and technical system of the agro-industrial complex]. *Mezhdunarodnyj tekhniko-ekonomicheskij zhurnal*, 2018, no. 4, pp. 103-109.

Материал поступил в редакцию 15.07.2020

© Морозов П.А., Коротких Ю.С., 2020