

УДК 656.073.29

**ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО РОССИИ В 2026 ГОДУ (НЕФТЕПРОДУКТЫ, ГАЗЫ)****Куницын Егор Викторович,**студент, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Адрес вуза: 125319, Москва, Ленинградский проспект, 64  
почта: kunitsynegor25@gmail.com**Аннотация**

В статье рассмотрены особенности организации перевозок опасных грузов в Российской Федерации в 2026 году на примере нефтепродуктов и газов. Исследование основано на официальной статистике, нормативных актах и открытых аналитических публикациях. Рассмотрены структура рынка и динамика погрузки нефтегрузов, характеристики аварийности и федеральные требования к оформлению специальных разрешений. Сделан вывод о необходимости совершенствования инфраструктуры и цифровизации процессов перевозки опасных грузов.

**Ключевые слова:** опасные грузы, нефтепродукты, газы, ДОПОГ, железнодорожный транспорт, автотранспорт, статистика, регулирование, безопасность.

**ORGANIZATION OF DANGEROUS GOODS TRANSPORTATION IN RUSSIA IN 2026 (PETROLEUM PRODUCTS, GASES)****Kunitsyn Egor Viktorovich,**student, Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI),  
email: kunitsynegor25@gmail.com  
University address: 64 Leningradsky Prospekt, Moscow, 125319**ABSTRACT**

The article examines the specific features of organizing the transportation of dangerous goods in the Russian Federation in 2026, using petroleum products and gases as examples. The study is based on official statistics, regulatory legal acts, and open analytical publications. The market structure and dynamics of petroleum cargo loading, accident indicators, and federal requirements for obtaining special permits are analyzed. The conclusion is drawn that it is necessary to improve infrastructure and further digitalize dangerous goods transportation processes.

**Keywords:** dangerous goods, petroleum products, gases, ADR, railway transport, road transport, statistics, regulation, safety.

## Введение

Перевозка опасных грузов представляет собой сложный логистический процесс, требующий соблюдения международных и национальных норм. К опасным грузам относятся вещества и предметы, которые при транспортировке могут угрожать жизни людей, окружающей среде и имуществу. Согласно Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), эти грузы подразделяются на 9 классов в зависимости от их свойств и степени риска [11]. В России соглашение ДОПОГ применяется как для международных, так и для внутренних перевозок, устанавливая единые стандарты маркировки и упаковки. Для нефтепродуктов и газов, относимых соответственно к 3-му (легковоспламеняющиеся жидкости) и 2-му (газы) классу, строго регламентированы условия транспортировки, в том числе требования к цистернам, техническому состоянию транспортных средств и подготовке водителей. Актуальность исследования обусловлена тем, что в 2026 году на транспортную отрасль России влияют санкционные ограничения, структурная перестройка направлений экспорта и необходимость повышения безопасности.

Цель исследования состоит в анализе особенностей организации перевозок опасных грузов в России в 2026 году на примере нефтепродуктов и газов, а также в разработке предложений по повышению безопасности и эффективности таких перевозок в условиях изменения нормативной среды и цифровой трансформации транспортной отрасли.

## Материалы и методы исследования

В исследовании использовались методы документального анализа для изучения изменений в законодательстве, статистико-аналитические методы для обработки данных об объёмах перевозок и аварийности, а также элементы сравнительного анализа для сопоставления различных видов транспорта. На первом этапе изучались федеральные законы, регулирующие перевозку опасных грузов (Федеральный закон от 28 апреля 2023 г. № 172-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»), а также международные требования ДОПОГ. Были выявлены требования к специальным разрешениям, условиям технического оснащения транспорта и подготовке персонала. Второй этап включал сбор и обобщение статистики по объёмам перевозок нефтепродуктов и газов, аварийности и грузообороту. На заключительном этапе исследования были выявлены факторы, препятствующие развитию безопасных перевозок, и формулировке рекомендаций по улучшению регулирования, инфраструктуры и цифровизации.

## Результаты и их обсуждение

Теоретическая основа исследования опирается на современные работы российских авторов, рассматривающих перевозки опасных грузов как междисциплинарную сферу, находящуюся на стыке транспортной логистики, промышленной безопасности, экологического риск-менеджмента и цифровизации перевозочного процесса. Так, Е. М. Минаева, А. В. Симушкин и И. В. Колпаков систематизируют классификацию опасных грузов, раскрывают специфику их перевозки автомобильным транспортом в Российской Федерации и анализируют происшествия с участием таких грузов [7, с. 784]. Для настоящего исследования эта работа полезна тем, что позволяет связать нормативные требования ДОПОГ с практикой допуска транспортных средств, оснащения автомобилей и подготовки водителей.

Существенный вклад в анализ железнодорожного сегмента вносят Н. А. Журавлева и В. А. Печуров. Авторы показывают, что сегмент перевозок нефти и нефтепродуктов сохраняет доминирующее положение на рынке железнодорожных грузоперевозок, а дефицит и списание цистерн становятся самостоятельным ограничителем устойчивости

логистических цепочек [3, с. 97]. Эта позиция важна для обоснования вывода о том, что безопасность перевозок нефтепродуктов зависит не только от соблюдения формальных норм, но и от состояния парка специализированного подвижного состава.

Вопросы цифровой трансформации перевозочного процесса раскрыты А. А. Калушиным. Автор рассматривает развитие цифровых сервисов, информационно-справочных ресурсов и инструментов сопровождения перевозок опасных грузов как условие повышения прозрачности перевозочного процесса и снижения организационных ошибок [5, с. 28]. Это служит теоретическим основанием при формулировании тезиса о необходимости электронного согласования маршрутов, цифрового документооборота и интеграции информации между участниками перевозки.

Отдельное направление исследований связано с пожарной и промышленной безопасностью перевозок нефтепродуктов. С. Г. Аксенов и Р. Н. Сулейманов подчеркивают, что транспортировка топлива является критически важной частью энергетического сектора, а соблюдение базовых мер пожарной безопасности должно рассматриваться как обязательный элемент всей логистической цепочки – от отправки до доставки конечному потребителю [2, с. 135]. Данный подход позволяет усилить ваш раздел о рисках перевозки нефтепродуктов и логично подвести к анализу аварийности на железнодорожном транспорте.

Экологические и аварийные последствия инцидентов с нефтепродуктами раскрываются Ю. Е. Климовой и Ю. К. Боландовой. Авторы акцентируют внимание не только на самом факте аварии, но и на технологиях локализации и устранения последствий разлива, что особенно важно для оценки реального ущерба и выбора мер реагирования [6, с. 185]. Использование этой работы позволяет дополнить статью аспектом поставарийного управления рисками, который в вашем тексте пока раскрыт недостаточно.

В исследовании В. С. Исмагиловой и Т. В. Чекушиной сопоставлены трубопроводный и СПГ-формат транспортировки, анализируют затраты, потери сырья и организационные особенности поставок [4, с. 61]. Данное исследование помогает показать различие между транспортировкой природного газа по магистральным трубопроводам и перевозкой сжиженных газов как опасного груза, требующего специальной тары, криогенных либо герметичных ёмкостей и повышенных мер безопасности.

Современный этап развития теории безопасности перевозок опасных грузов всё чаще связывается с предиктивной аналитикой и цифровым мониторингом. В. В. Филатов, А. Е. Михайлова и С. В. Толкачева в публикации о перевозке экологически опасных грузов в условиях цифровизации рассматривают внедрение предиктивной аналитики, интеграцию с системами планирования маршрутов и автоматизацию взаимодействия с контролирующими органами как инструменты повышения безопасности и эффективности [8, с. 95].

Одним из ключевых нормативных документов, регламентирующих движение транспортных средств с опасным грузом, является статья 31.3 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [1]. В ней установлено, что перевозка грузов повышенной опасности допускается только при наличии специальных разрешений. Закон исключает от данного требования транспортные средства Министерства обороны и специальные грузы. Порядок выдачи разрешений и согласования маршрутов регулируется федеральным органом исполнительной власти, причём маршрут должен быть согласован с владельцами автомобильных дорог в трёхдневный срок и без взимания платы. Эти нормы служат правовой основой для планирования перевозок нефтепродуктов и газов.

Железнодорожный транспорт является основным видом перевозки нефтепродуктов. По данным РЖД, в 2024 году погрузка нефти и нефтепродуктов составила 207,5 млн тонн, что составляет около 17 % общего объёма погрузки и на 1,2 % меньше, чем в 2023 году [10]. Сокращение связано с перенаправлением части потоков на трубопроводный транспорт и изменением экспортных маршрутов. В структуре перевозок растёт доля химических и минеральных удобрений, прочих грузов и контейнеров, что отражает диверсификацию грузовой базы РЖД.

Коммерческий грузооборот автомобильного транспорта демонстрирует рост: в 2024 году он увеличился на 5 % и составил 291 млрд тонно-км [9]. Рост объясняется повышением тарифов на железнодорожные перевозки, развитием электронной коммерции и ритейла, а также необходимостью доставки грузов на небольшие расстояния. Однако на автомобильную логистику приходится всего 27 зарегистрированных аварийных происшествий с опасными грузами в 2024 году, что значительно меньше железнодорожного показателя. При этом автомобилисты сталкиваются с жёсткими требованиями к допуску: транспорт должен иметь специальную маркировку, огнетушители, системы вентиляции, а водитель обязан пройти обучение и получить свидетельство ДОПОГ.

По видам транспорта аварийность распределяется крайне неравномерно. Железнодорожный транспорт зафиксировал 418 происшествий (88 % от общего числа), что связано с большим объёмом перевозок и повышенными рисками при погрузке и разгрузке цистерн. В авиации и на водном транспорте отмечено 22 и 7 происшествий соответственно.

В 2025 году вступили в силу поправки к статье 31.3 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», уточнившие порядок выдачи специальных разрешений на перевозку опасных грузов [1]. Закон предусматривает, что движение транспортных средств с грузами повышенной опасности допускается только при наличии специальных разрешений, а их выдачей и контролем занимается федеральный орган исполнительной власти. Заявление на разрешение может подаваться как в бумажной форме, так и в электронной форме через портал государственных услуг. Маршрут движения согласовывается с владельцами дорог в течение трёх рабочих дней, и взимание платы за согласование не допускается. Новая редакция закона направлена на снижение бюрократических барьеров и повышение прозрачности процедур.

Международное соглашение ДОПОГ требует классифицировать опасные грузы по 9 классам. Для нефтепродуктов и газов важны классы 2 (газы) и 3 (легковоспламеняющиеся жидкости). Каждая единица груза должна иметь уникальный номер ООН и специальную маркировку, а несовместимые по химическим свойствам грузы запрещается перевозить совместно. Автомобили, перевозящие цистерны, проходят инспекцию, получают сертификат допуска и оплачивают госпошлину – 1500 руб. за выдачу и 1000 руб. за продление. Водители обязаны иметь стаж вождения не менее трёх лет, пройти специальное обучение и знать действия при авариях. Нарушение этих требований влечёт за собой штрафы: от 2000 руб. для водителей до 500 000 руб. для юридических лиц.

На рисунке 1 показано распределение аварийных происшествий с опасными грузами по видам транспорта.

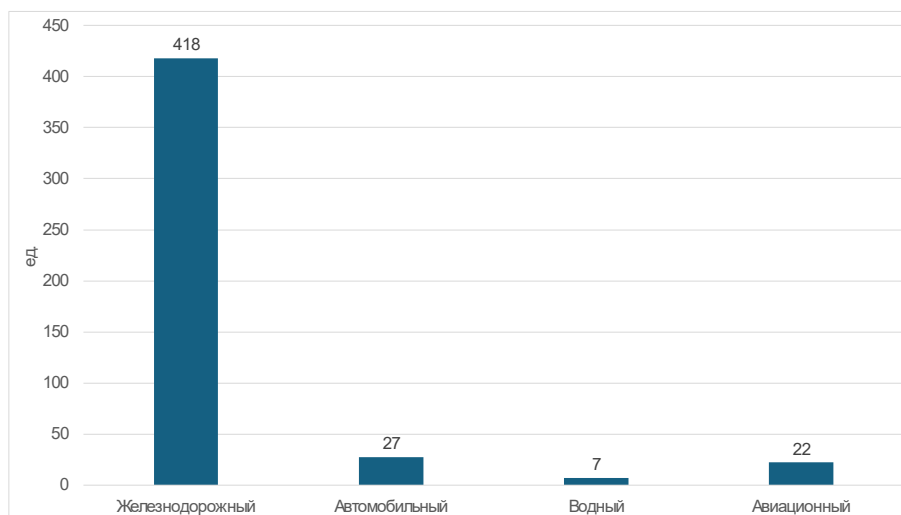


Рисунок 1 – Количество аварийных случаев при перевозке опасных грузов в 2024 г. [10]

Доминирование железнодорожных инцидентов обусловлено объёмами перевозок и сложностью технологических операций. Несмотря на относительно низкую аварийность автомобильных перевозок, даже единичные случаи могут иметь тяжёлые последствия из-за близости к населённым пунктам. Важнейшей тенденцией является рост прозрачности и доступности информации: эксперты отмечают, что популяризация знаний о правилах перевозки и обучение водителей снижают количество происшествий.

#### Заключение

Перевозка опасных грузов в России в 2026 году проходит в условиях сочетания высоких требований безопасности и необходимости адаптации к изменяющимся экономическим условиям. Железнодорожный транспорт остаётся главным каналом доставки нефтепродуктов, однако его доля постепенно снижается, что отражается в сокращении погрузки нефти и нефтепродуктов до 207,5 млн тонн в 2024 году. Одновременно растёт значение автомобильного транспорта, что подтверждается увеличением коммерческого грузооборота на 5 %. Аварийная статистика показывает, что большинство происшествий происходит на железнодорожном транспорте, поэтому приоритетом должны стать модернизация подвижного состава, внедрение автоматизированных систем контроля и цифровизация документооборота.

Новые федеральные нормы, включая обязательное получение специальных разрешений и электронное согласование маршрутов, направлены на усиление контроля за перевозками опасных грузов и снижение рисков. Для нефтепродуктов и газов особую роль играет соблюдение международных требований ДОПОГ, включая правильную классификацию, маркировку и подготовку персонала.

Успешная организация перевозок опасных грузов в России будет зависеть от совмещения инфраструктурных инвестиций, цифровизации процессов (внедрение электронных реестров и мониторинга), развития образовательных программ для водителей и сотрудников логистических компаний и координации между контролирующими органами и участниками рынка.

#### Список литературы:

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 29.12.2025) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 46. – Ст. 5553.

2. Аксенов С. Г., Сулейманов Р. Н. Обеспечение пожарной безопасности при транспортировке нефтепродуктов железнодорожным транспортом // Прикладные экономические исследования. 2024. № 4. С. 134-140.
3. Журавлева Н. А. Анализ состояния рынка вагонов-цистерн в России и оптимизация операционных моделей компаний операторов / Н. А. Журавлева, В. А. Печкуров // Инновационные транспортные системы и технологии. 2023. Т. 9, № 2. С. 97-109.
4. Исмагилова, В. С. Транспортировка трубопроводного и сжиженного природного газа: сравнительный анализ достоинств и недостатков / В. С. Исмагилова, Т. В. Чекушина // Науки о Земле и недропользование. 2023. Т. 46, № 1 (82). С. 61-71.
5. Калущин, А. А. К вопросу развития информационно-справочных ресурсов при организации перевозок опасных грузов в условиях цифровизации взаимодействия с грузоотправителями / А. А. Калущин // Национальная ассоциация ученых. – 2023. – С. 27-31.
6. Климова, Ю. Е. Способы устранения последствий разливов нефти и нефтепродуктов в случае аварий на железнодорожном транспорте / Ю. Е. Климова, Ю. К. Боландова // Вестник науки. 2024. № 8 (77). С. 185-193.
7. Минаева Е.М., Колпаков И.В., Симушкин А.В. Анализ состояния перевозок опасных грузов автомобильным транспортом // Вестник науки. 2024. vol. 4. № 1 (70). С. 784-788.
8. Филатов В. В., Михайлова А. Е., Толкачева С. В., Почекаев Д. А. Особенности перевозки экологически опасных грузов в условиях цифровизации, включая внедрение предиктивной аналитики, интеграцию с системами планирования маршрутов и автоматизацию взаимодействия с контролирующими органами // Инновационная экономика: информация, аналитика, прогнозы. 2025. № 6. С. 94-103.
9. В 2024 г. коммерческий грузооборот автомобильного транспорта в России вырос на 5 % и составил 291 млрд тонно-км // РБК Маркетинг: [сайт]. 28.01.2025. URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/15491/> (дата обращения: 07.03.2026)
10. Грузы РЖД, 12 месяцев 2024: выросла погрузка на Восточном полигоне // SeaNews: информационно-аналитическое агентство. 09.01.2025. URL: <https://seanews.ru/2025/01/09/ru-gruzy-rzhd-12-mesjacev-2024-vyroslo-pogruzka-na-vostochnom-poligone-i-na-kaliningradskoj-zhd/> (дата обращения: 07.03.2026)
11. Перевозка опасных грузов 2026: правила, ДОПОГ, классы опасности, документы // Infull Broker: [сайт]. 26.05.2025. URL: <https://www.infullbroker.ru/articles/perevozka-opasnykh-gruzov/> (дата обращения: 07.03.2026)

#### References:

1. Federal Law No. 257-FZ of November 8, 2007 (as amended on December 29, 2025) “On Highways and Road Activity in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation”. Collection of Legislation of the Russian Federation, 2007, no. 46, art. 5553.
2. Aksenov S.G., Suleimanov R.N. Ensuring fire safety in the transportation of petroleum products by rail. Applied Economic Research, 2024, no. 4, pp. 134-140.

3. Zhuravleva N.A., Pechkurov V.A. Analysis of the tank car market in Russia and optimization of operating companies' business models. *Innovative Transport Systems and Technologies*, 2023, vol. 9, no. 2, pp. 97–109.
4. Ismagilova V.S., Chekushina T.V. Transportation of pipeline and liquefied natural gas: comparative analysis of advantages and disadvantages. *Earth Sciences and Subsoil Use*, 2023, vol. 46, no. 1 (82), pp. 61–71.
5. Kalushin A.A. On the development of information and reference resources in organizing dangerous goods transportation under the digitalization of interaction with shippers. *National Association of Scientists*, 2023, pp. 27–31.
6. Klimova Yu.E., Bolandova Yu.K. Methods for eliminating the consequences of oil and petroleum product spills in railway accidents. *Bulletin of Science*, 2024, no. 8 (77), pp. 185–193.
7. Minaeva E.M., Kolpakov I.V., Simushkin A.V. Analysis of the state of dangerous goods transportation by road transport. *Bulletin of Science*, 2024, vol. 4, no. 1 (70), pp. 784–788.
8. Filatov V.V., Mikhailova A.E., Tolkacheva S.V., Pochekaev D.A. Features of transporting environmentally hazardous goods in the context of digitalization, including the introduction of predictive analytics, integration with route planning systems, and automation of interaction with regulatory authorities. *Innovative Economy: Information, Analytics, Forecasts*, 2025, no. 6, pp. 94–103.
9. In 2024, commercial freight turnover of road transport in Russia increased by 5% and amounted to 291 billion tonne-km. *RBC Marketing [website]*. January 28, 2025. Available at: <https://marketing.rbc.ru/articles/15491/> (accessed: 07.03.2026)
10. Russian Railways cargo, 12 months of 2024: loading increased on the Eastern polygon. *SeaNews: Information and Analytical Agency*. January 9, 2025. Available at: <https://seanews.ru/2025/01/09/ru-gruzy-rzhd-12-mesjacev-2024-vyrosla-pogruzka-navostochnom-poligone-i-na-kaliningradskoj-zhd/> (accessed: 07.03.2026)
11. Dangerous goods transportation 2026: rules, ADR, hazard classes, documents. *Infull Broker [website]*. May 26, 2025. Available at: <https://www.infullbroker.ru/articles/perevozka-opasnykh-gruzov/> (accessed: 07.03.2026).