

Л. А. Ахметов

**доктор экономических наук, профессор,
Российская Академия предпринимательства**

Повышение эффективности функционирования грузового автомобильного транспорта России

Аннотация

В статье рассматриваются проблемы обеспечения успешного функционирования и деятельности грузового автомобильного транспорта России с учетом последствий мирового финансового и экономического кризиса 2008 года. Проанализированы и разработаны предложения и рекомендации по улучшению предпринимательской деятельности и созданию научно-исследовательских и опытно-конструкторских центров на автотранспорте, укрупнению автотранспортных предприятий, совершенствованию управления организацией и выполнением грузовых автоперевозок, обновлению автомобильного парка, утилизации грузовых автомобилей, поднятию конкурентноспособности грузового автотранспорта России.

Ключевые слова:

Грузовой автотранспорт, автомобильные перевозки, обновление автомобильного парка, автомобильные компании и фирмы, утилизация автомобилей, программы, показатели, логистические терминалы, центры, комплексы, модернизация, конкурентноспособность, транспортная инфраструктура, саморегулируемые организации, федеральные законы.

The summary

In article problems of maintenance of successful functioning and activity of cargo motor transport of Russia taking into account consequences world financial and an economic crisis of 2008 are considered. Offers and recommendations about

improvement of enterprise activity and to creation of the research and developmental centers on motor transport, to integration of the motor transportation enterprises, perfection of management by the organization and performance of cargo autotransportations, updating of a motor pool, recycling of lorries, a raising of competitiveness of cargo motor transport of Russia are analysed and developed.

Keywords:

Cargo motor transport, automobile transportations, motor pool updating, the automobile companies and firms, recycling of cars, programs, indicators, logistical terminals, the centers, complexes, modernization, competitiveness, a transport infrastructure, the self-adjustable organizations, federal laws.

Для успешного функционирования экономики страны важное значение имеет хорошая работа грузового автомобильного транспорта, призванного обеспечить своевременное и качественное перемещение грузов и товаров внутри страны, в междугороднем и международном сообщениях с наименьшими издержками, в минимальные сроки, с обеспечением безопасности перевозок, сохранности и недопущения потерь и порчи перевозимых грузов и товаров.

Безусловное обеспечение выполнение этих и некоторых других требований актуализирует необходимость анализа и выявления сдерживающих факторов, разработки и реализации предложений и мероприятий по повышению эффективности функционирования грузового автомобильного транспорта России.

Финансовый и экономический кризис, разразившийся в 2008 году также более наглядно выявил и продемонстрировал недостатки и упущения в работе грузового автомобильного транспорта страны, накопившиеся за последние годы и истекшие два десятилетия и одновременно актуальные проблемы и вопросы, требующие своего решения

Так, по итогам работы транспортного комплекса страны в 2009 году в сравнении с 2008 годом в результате финансового и экономического кризиса и имевшихся недостатков и упущений в работе транспортного комплекса произошло снижение объемов перевозок грузов различными видами транспорта в следующих размерах:

- на автомобильном транспорте на 19,4 %;
- на железнодорожном транспорте на 15 %;
- внутреннем водном транспорте на 35 %;
- на воздушном транспорте на 8,6 %.

По имеющимся оценочным данным в 2009 году грузовым автомобильным транспортом страны в целом перевезено 5,2 млрд тонн грузов (снижение в сравнении с 2008 годом на 24 %) с грузооборотом 180,1 млрд ткм (16,7%).

Все приводимые объемные и далее ряд других показателей по оценке работы автомобильного транспорта, в том числе и грузового автомобильного транспорта России имеют оценочный характер и формируются на основании данных Росавтодорнадзора (подразделение Ространснадзора) и свидетельствуют о отсутствии достоверной государственной статистики для оценки работы и деятельности этой важнейшей отрасли страны.

Такое положение сложилось только в отношении автомобильного транспорта страны в отличие от других видов транспорта, где такая статистика ведется и имеется.

Поэтому требуется законодательно закрепить и установить необходимость ведения государственной статистики на автомобильном транспорте, что позволит более эффективно планировать работу и деятельность автомобильного транспорта и разрабатывать и практически реализовывать достоверные и обоснованные краткосрочные и долгосрочные программы и стратегии его развития.

По имеющимся данным общий эксплуатационный парк грузовых автомобилей страны составляет около 5,3 млн единиц. При этом количество грузовых автомобилей в индивидуальной собственности граждан составляет около 2,8 млн автомобилей или около 53 % от общего автомобильного парка. Всего же в частной собственности находится более 90 % грузового автомобильного парка страны (с учетом частных компаний и фирм) и всего по стране насчитывается более 400 тыс. владельцев грузового автомобильного транспорта.

Более 80 % грузовых автомобилей сосредоточены в индивидуальной собственности граждан РФ и в компаниях и фирмах с количеством автомобилей от 1 до 5 и от 5 до 10 автомобилей в каждой. Такое рассредоточение грузового автомобильного парка свидетельствует о полной децентрализации управления грузовым автотранспортом страны и является одним из главных недостатков в обеспечении его эффективной работы.

Такое складывающееся положение привело к возникновению ряда негативных проблем:

- прежде всего, фактически утрачены рычаги по планированию и управлению работой грузового автотранспорта в результате децентрализации;

- большинство водителей – владельцев грузовых автомобилей являются одновременно и участниками (операторами) транспортного рынка и не имеют соответствующей квалификации, подготовки и опыта на транспортном рынке и следовательно, не могут оказывать транспортные услуги на удовлетворительном уровне, что приводит к снижению конкурентноспособности грузового автотранспорта страны на внутреннем и международном транспортных рынках при оказании услуг;

- упущения частных водителей – владельцев грузовых автомобилей и мелких автотранспортных компаний и фирм в организации и выполнении перевозочного процесса приводят к неоправданным рискам и потерям и

влекут за собой значительные финансовые и экономические потери со всеми вытекающими негативными и трудноразрешимыми последствиями;

- возрастанию возможностей по нарушениям правил дорожного движения и совершению дорожно-транспортных происшествий, так как фактически не проводится предрейсовый технический осмотр автомобилей, медицинский осмотр водителей перед выездом на линию, не контролируется и не обеспечивается соблюдение режимов труда и отдыха водителей на линии;

- фактическому отсутствию производственно-технической и материальной базы, что не позволяет своевременно и качественно в полном объеме выполнять техническое обслуживание и ремонт автомобилей и следовательно, обеспечивать их эффективную и производительную работу и эксплуатацию.

Поэтому не удивительно, что производительность труда на грузовом автотранспорте страны за последние 20 лет снизилась более чем в 2 – 2,5 раза.

Произошло также значительное снижение коммерческой скорости доставки грузов и товаров автотранспортом страны: с 700-800 км в сутки до 300-400 км. В то же время аналогичные показатели в США составляют около 1400 км в сутки.

Также почти более чем в два раза возросли холостые пробеги грузовых автомобилей по стране: с 25 % до 70 % и снизились показатели использования грузоподъемности автомобилей – с 75% до 30-50 %.

Удельный вес грузов перевозимых в контейнерах снизился с 30 % до 5%, в то время как, например, в Германии этот показатель равен 70%.

Все эти негативные явления на автомобильном транспорте страны, в том числе и на грузовом автотранспорте в значительной степени являются также и следствием того, что фактически на практике никто не занимается разработкой и реализацией рациональных маршрутов и часовых графиков

движения грузовых автомобилей, развозочно- сборочных маршрутов, внедрением перевозок с помощью сменных полуприцепов по методу тяговых плеч, обеспечением максимального использования тяговых характеристик грузовых автомобилей, координацией работы и эксплуатацией грузового автотранспорта с железнодорожным, водным и морским транспортом и т. д.

Со всей определенностью необходимо отметить, что все эти методы, подходы и приемы эффективной организации и выполнения грузовых перевозок автотранспортом были успешно апробированы и на практике внедрены и применялись в 80-е годы в нашей стране.

В стране в 80 – 90 г.г. прошлого столетия вопросами и проблемами автотранспорта занималась развитая сеть научно – исследовательских и проектных институтов, опытно-конструкторских бюро, научно производственных объединений с филиалами и вузы в ряде союзных республик (НИИАТ и НПО Главмосавтотранса в Москве, ГосавтотрансНИИПроект в Киеве, Бел НИТИАТ в Минске, НПО «Узавтотранстехника» в Ташкенте, Каз НИПИАТ в Алма-Ате и т. д.).

Они выполняли и успешно внедряли научные и прикладные разработки по всем аспектам работы и деятельности автомобильного транспорта:

- совершенствованию организации и выполнения перевозочных процессов на всех видах автотранспортных перевозок;

- техническому обслуживанию и ремонту автомобильного подвижного состава,

- охране окружающей среды;

- проектированию объектов всех типоразмеров на автотранспорте;

- финансовой и экономической деятельности на автотранспорте;

- конструированию, изготовлению опытных и экспериментальных образцов, испытанию и тиражированию специализированного прицепного и

полуприцепного состава, гаражного и нестандартизированного оборудования , приборов и инструментов;

- переводом автомобилей для работы на альтернативных видах топлива;

- разработкой и внедрением передовых методов организации и нормированием труда;

- разработкой краткосрочных и долгосрочных программ по внедрению достижений научно-технического прогресса и стратегий развития автотранспорта;

- экономному и рациональному использованию автомобильного топлива и смазочных материалов;

- эффективному и производительному использованию материальных и трудовых ресурсов, основных производственных фондов;

- постоянному взаимодействию с автомобилестроительными заводами и подразделениями автомобильного транспорта;

- повышению надежности и сроков службы автомобильного подвижного состава и т. д.

Вполне понятно, что все эти работы и разработки соответствующим образом финансировались, но полученные теоретические и практические результаты позволяли получать значительные финансовые и экономические результаты , значительно превосходящие произведенные затраты и способствовали достижению достаточно высоких показателей по использованию автомобильного подвижного состава, материальных и трудовых ресурсов на автотранспорте.

Только в НИИАТе работало более одной тысячи ученых и высококвалифицированных специалистов и практиков. В настоящее же время в этом важнейшем НИИ численность работающих не превышает одной сотни человек.

Фактически, из-за непреодолимых затруднений с финансированием и недооценкой не используется все еще сохраняющийся в стране огромный

научно-исследовательский и опытно-конструкторский потенциал, включая и возможности вузов и университетов в области автотранспорта.

В 2009 году произошло также снижение на 18,3% объемов перевозок грузов и в международном сообщении между РФ и зарубежными странами в сравнении с 2008 годом и общий объем перевозок грузов составил всего 29,2 млн тонн.

На этих важнейших перевозках в стране в целом занято 150 тыс. человек.

К сожалению, не удастся пока коренным образом в целом улучшить негативную тенденцию складывающуюся в последнее десятилетие, связанную с необходимостью увеличения хотя - бы до 40 - 50 % доли российских автоперевозчиков в перевозках грузов в международном сообщении.

Об этом свидетельствуют следующие показатели: удельные веса российских автоперевозчиков в 2001-2009 г.г. соответственно составляли – 25,59; 30,11; 31,03; 32,55; 33,55; 34,2; 35,74; 35,81 и 34,5 в международных перевозках грузов из / в Россию.

Таким образом, пока не удастся преодолеть даже 40% уровень, тем более 50 %.

Этот рубеж является одним из самых главных целей, определенных Минтрансом РФ, Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков России и российскими автоперевозчиками.

Более того, в последние годы начала проявлять себя более наглядно и такая негативная тенденция, как возрастание удельного веса в международных перевозках в Россию автоперевозчиков третьих стран.

Вследствии всего этого становится особенно актуальной проблема поднятия конкурентноспособности российских автоперевозчиков при выполнении международных перевозок грузов в сравнении с зарубежными за счет некоторых следующих факторов.

Прежде всего речь идет о необходимости обновления парка подвижного состава, так как невозможно с устаревшим автопарком подвижного состава успешно конкурировать с зарубежными автоперевозчиками.

Решение этой актуальной проблемы требует обязательной государственной поддержки.

В качестве такой поддержки могла бы быть разработка и реализация программы по утилизации старых грузовых автомобилей, выполняющих международные перевозки грузов.

Для этого может быть использован положительный опыт реализации в течении последних двух лет в нашей стране программы льготного кредитования и утилизации старых легковых автомобилей, получившей название « Деньги в обмен на автохлам».

Согласно этой программе получить сертификат на 50 тыс. рублей можно после сдачи в утиль любого легкового автомобиля старше 10 лет. Автомобиль должен быть в полной комплектации и принадлежать одному владельцу не меньше года, для избежания массовой скупки автохлама.

Взамен, с использованием сертификата можно приобрести любой легковой автомобиль отечественного производства, в том числе легковые автомобили собранные в режиме промышленной сборки «российские иномарки».

По состоянию на 20 октября 2010 года было выдано 326 тыс. сертификатов (свидетельств) об утилизации и реализовано 295 тыс. легковых автомобилей, что в значительной степени способствовало восстановлению производства и рынка легковых автомобилей в стране.

Минпромторгом страны совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами разрабатывается программа утилизации грузовых автомобилей и автобусов.

Ускорение ее разработки и принятия и самое главное реализации будет в значительной степени способствовать обновлению парка грузовых

автомобилей для выполнения международных перевозок грузов и поднятию конкурентноспособности отечественных автоперевозчиков.

Требуется принятие энергичных мер по эффективному использованию международных транспортных коридоров (МТК) № 2 и 9, проходящих по территории нашей страны из Европы в Азию.

Кроме разработки и реализации организационных мероприятий необходимо создание соответствующей инфраструктуры на всем протяжении прохождения этих МТК по территории РФ для обеспечения своевременной и качественной обработки подвижного состава и грузов, разработки и принятия ряда других мер по совершенствованию организации и выполнения международных перевозок грузов.

Снижение объемов международных перевозок грузов в 2009 году привело также к снижению фрахтовых ставок и возврату около одной тысячи лизинговых автомобилей лизингодателям, так как автотранспортные компании и фирмы- лизингополучатели не смогли осуществлять выплату лизинговых платежей.

Решению проблем лизинга могла бы способствовать соответствующая поддержка по льготному кредитованию лизингополучателей.

К сожалению, не предпринимаются практические меры по разработке и реализации проектов по внедрению контрейлерных перевозок грузов в перспективных для этих перевозок регионах страны: в северо-западных и западных регионах европейской части нашей страны .

В то же время общеизвестны преимущества и достоинства контрейлерных перевозок грузов:

- обеспечение охраны окружающей среды за счет значительного снижения выбросов вредных веществ в атмосферу;
- снижение количества и интенсивности движения автомобилей по автомобильным дорогам;

- эффективное использование преимуществ и достоинств автомобильного и железнодорожного транспорта;
- более высокая безопасность движения и снижения материальных и трудовых потерь от дорожно - транспортных происшествий;
- меньшая зависимость от погодных и климатических условий.

Наряду с обновлением парка грузовых автомобилей за счет современных автомобилей немаловажное значение имеет и разработка новых конструктивных решений с использованием в автомобилестроении перспективных прогрессивных материалов и веществ.

В этой связи заслуживает внимания обнародованная в четвертом квартале 2010 года информация о том, что в одной промышленной лаборатории в Англии, по заказу Центра научных разработок Евросоюза разработан и изготовлен опытный образец грузового автомобиля- тягача из пластика, целиком состоящего из композиционных материалов, применяемых при изготовлении болидов, участвующих на автогонках по «Формуле-1».

Конструкторы и изготовители назвали этот грузовой автомобиль «тяжелым «траком» из легкого пластика».

Прочность и надежность композиционных материалов из которых изготовлен этот грузовой автомобиль не уступает металлам, из которых изготавливаются современные грузовые автомобили, но при этом он по весу меньше на 25 % .

Его преимуществами и достоинствами в сравнении с аналогичными современными грузовыми автомобилями являются:

- уменьшение веса автомобиля на 1,5 тонны;
- сокращение расхода горючего до 25%;
- уменьшение наносимого вреда при движении дорожному покрытию;
- меньший износ автомобильных шин;
- значительное сокращение выброса в атмосферу вредных веществ;

-запас прочности и надежности автомобиля будет не ниже современных эксплуатируемых автомобилей;

-снижение издержек на перевозки, что приведет к снижению в стоимости перевозимых грузов и товаров транспортной составляющей;

- поднятие конкурентоспособности перевозок, выполняемых этим автомобилем в сравнении с другими видами транспорта.

Опытный образец грузового автомобиля полностью соответствует требованиям европейских и международных стандартов по всем характеристикам и показателям и будет проходить испытания с грузом в течение двух лет в реальных условиях эксплуатации.

Таким образом, впервые в практике автомобилестроения для изготовления полнокомплектного грузового автомобиля использованы композиционные материалы, которые успешно используются в авиационном , ракетостроении, судостроении и т. д.

Практический запуск в производство и эксплуатацию грузового автомобиля-тягача, изготовленного из композиционных материалов будет настоящей революцией в грузовом автомобилестроении и в перевозках грузов, в особенности при выполнении международных перевозок грузов и российские автомобилестроители должны принять самое активное участие в реализации этого процесса в свете модернизации в нашей стране.

В совершенствовании управления и консолидации грузового автомобильного транспорта в стране большую роль может сыграть вхождение грузовых автотранспортных компаний, фирм и владельцев в саморегулируемые организации.

В соответствии с Федеральным законом № 315 «О саморегулируемых организациях» [1] автотранспортные организации вправе объединяться в саморегулируемые организации.

Согласно Федеральному закону саморегулируемые организации:

-создаются самими субъектами предпринимательской или профессиональной деятельности;

-имеют право устанавливать определенные стандарты и правила деятельности на рынке;

- предпринимать соответствующие меры по недопущению излишнего вмешательства государственных органов в деятельность предприятий и предпринимателей;

-способствовать повышению качества и снижению стоимости оказываемых услуг;

-осуществлять в пределах своей компетенции контроль за деятельностью своих членов в части соблюдения стандартов и правил предпринимательской деятельности и применять к ним меры дисциплинарного воздействия за допущенные нарушения;

-имеют право в установленном порядке оспаривать любые акты, решения, действия (бездействие) государственных, региональных, органов местного самоуправления нарушающих права саморегулируемых организаций и их членов;

-имеют право принимать участие в обсуждениях и вносить свои предложения в проекты Федеральных законов, других нормативных и правовых актов, государственных программ, в том числе и субъектов РФ и выдавать заключения о результатах проведенных независимых экспертиз проектов нормативных правовых актов и т. д.;

- могут запрашивать в Федеральных органах государственной власти, у субъектов РФ и местных органах самоуправления информацию, необходимую для выполнения саморегулируемой организацией возложенных на нее законами функций и обязанностей;

-имеют право вносить в соответствующие органы государственной власти, включая и органы местного самоуправления предложения по вопросам формирования и реализации государственной политики в отношении предмета саморегулирования соответственно и т. д.

Создаваемые на автотранспорте саморегулируемые организации также призваны в первую очередь координировать деятельность своих членов по организации и выполнению перевозочных процессов, способствовать объединению и укрупнению автотранспортных предприятий, компаний и фирм, транспортно-экспедиторских компаний.

Таким образом, саморегулируемые организации, создаваемые на автомобильном транспорте обладают достаточно широкими полномочиями и правами для защиты интересов своих членов и в какой-то степени им переданы некоторые функции государственных органов.

Дискуссионным является вопрос о добровольном или обязательном членстве субъектов предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте в саморегулируемых организациях.

В проекте Федерального закона «Об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [2] в пункте 2.1 статьи 11 в условиях допуска к автотранспортной деятельности записано о обязательном членстве в соответствующей саморегулируемой организации субъектов предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте.

Принятие этой статьи закона в такой редакции представляется преждевременным, так как требуется практическая апробация успешности и эффективности функционирования и деятельности саморегулируемых организаций на автотранспорте и только по практическим результатам целесообразно принятие соответствующего законодательного решения о обязательном или добровольном вхождении в члены саморегулируемых организации субъектов предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте.

Для повышения эффективности работы автомобильного транспорта страны необходимо ускорение проработки и принятия Федеральных законов «Об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности», «О правилах перевозки грузов автомобильным транспортом», «Концепции

системы управления энергетической эффективностью автомобильного и наземного электрического транспорта».

Требуется принятие с поддержкой на государственном уровне конкретных эффективных мер по улучшению деятельности грузового автомобильного транспорта страны:

- по модернизации транспортной инфраструктуры;

- обновлению и пополнению автотранспортной отрасли современным грузовым автомобильным подвижным составом, как одним из главных ресурсов поднятия конкурентноспособности;

- по созданию крупных логистических терминалов (центров), в составе которых должны быть крупные автотранспортные предприятия, компании, фирмы ;

- разработке и реализации проектов по выполнению, прежде всего в европейской части РФ контрейлерных и мультимодальных перевозок грузов и товаров;

- по увеличению в ближайшие годы коммерческой скорости доставки грузов автомобильным транспортом до 700-800 км в сутки, с последующим увеличением до 1000 км в сутки;

- по устойчивому росту объемов контейнерных перевозок, выполняемых автотранспортом;

- создание сети научных инновационных центров на базе ранее существовавших НИИ, проектных и конструкторских бюро, вузов и университетов страны по проблемам автотранспорта;

- завершение разработки и реализацию программы утилизации грузовых автомобилей с правом приобретения новых автомобилей с зачетом стоимости сдаваемых грузовых автомобилей в оплату за новые;

- создание экономически приемлемых для приобретателей грузовых автомобилей условий кредитования и лизинга;

- эффективному использованию потенциальных возможностей МТК № 2 и 9 при выполнении международных перевозок грузов;

-разработки и реализации комплекса мер по увеличению удельного веса российских автоперевозчиков в выполнении международных перевозок грузов в /из Россию.

Литература.

1. Федеральный Закон «О саморегулируемых организациях», № 315-ФЗ.
2. Проект Федерального Закона «Об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», последняя редакция от 10.12.2019 г.