

Тезисы выступления заместителя генерального директора,  
директора Института проблем автомобильного транспорта ГУП «Мосавтотранс»  
М.Г. Штракса на Съезде Российского автотранспортного союза  
22-24 июня 2011 г.

Тема выступления:

«Пути повышения эффективности перевозок грузов в мегаполисе».

Уважаемые коллеги!

Важнейшей составляющей транспортной системы любого мегаполиса является грузовой автомобильный транспорт, от эффективности работы которого в значительной степени зависят темпы развития городского хозяйственного комплекса.

За последние два десятилетия численность грузовых автомобилей, зарегистрированных в столице, выросла с 80 до 300 тыс.единиц или почти в 4 раза. Доминирующее положение занял негосударственный сектор.

Наиболее быстрыми темпами рос парк грузовых автомобилей, принадлежащих физическим лицам, а также негосударственным предприятиям и организациям различных отраслей экономики. Так в 2010 году доля парка, сконцентрированного на грузовом автомобильном транспорте общего пользования составляла лишь 10,4%, принадлежащего физическим лицам – 49,9% и находящегося в ведении предприятий и организаций различных отраслей экономики – 39,9%, в том числе 2,5% в иностранной собственности. На столь высокий рост объема парка грузовых автомобилей в первую очередь оказали влияние либеральные условия доступа к осуществлению предпринимательской деятельности и активная государственная поддержка развития малого и среднего предпринимательства, его льготное налогообложение.

Операторы транспортного рынка постепенно адаптировались к новым условиям хозяйствования. Сформировалась устойчивая конкурентная среда. Спрос на автотранспортные услуги полностью удовлетворяется. Однако, процесс автомобилизации противоречив. Многие вопросы функционирования и развития грузового автомобильного транспорта в условиях формирования рыночных отношений остаются нерешёнными. И прежде всего необходимо отметить низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние его производственной базы.

Сокращение объемов реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпов пополнения и обновления парка подвижного состава, привело в последние годы к существенному ухудшению его технического состояния (возрастная структура, увеличение износа и т.д.) и работоспособности. Так, к 2010 году лишь 35,7% грузовых автомобилей имели срок службы менее 5 лет, а 34,15 находились в эксплуатации более 10 лет.

В 2010 году грузовыми автотранспортными предприятиями различной подчиненности и форм собственности были заняты около 350 га территории Москвы, что составляет лишь 15% от нормативной потребности фактического парка даже без учета внешнего автотранспорта, используемого на территории Москвы. Таким образом, практически 8 из каждых 10 автомобилей не обеспечены в настоящее время необходимыми условиями хранения и обслуживания.

Важным организационным, технологическим и конкурентно значимым фактором в транспортных системах, бизнес-процессах и механизмах регулирования является эффективное информационное обеспечение перевозок, учёт и контроль их результатов. Грузовые автомобильные перевозки в большинстве своём практически не поддаются реальному учету и контролю со стороны уполномоченных государственных органов. Объективность технологической, правовой и коммерческой информации об условиях и гарантиях перевозок,

репутации хозяйствующих субъектов и качестве обслуживания трудно устанавливается пользователями автотранспортных услуг на основе дозированной и однообразной рекламы. Все это создает благоприятную почву для недобросовестного поведения, а также недопустимо низкой правовой, технологической и налоговой дисциплины значительной части операторов грузового автотранспортного рынка.

По-прежнему актуальной остаётся проблема совершенствования нормативно-правового обеспечения грузового автотранспорта и рынка его услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы безопасности и качества перевозок, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и отраслевыми саморегулируемыми организациями и грузоперевозчиками.

В данном случае под государственно-частным партнерством мы понимаем паритетное решение перечисленных задач, при котором государство принимает на себя функции их организационного, правового и ресурсного обеспечения, а коммерческие структуры и их саморегулируемые организации – соответствующее обеспечение инвестиционных проектов, а также соблюдение установленных стандартов и правил осуществления грузовой автотранспортной деятельности в рамках системы перевозок общего пользования.

Ключевой тезис нашего сегодняшнего сообщения состоит в том, что наряду с требованиями к хозяйствующим субъектам неукоснительного исполнения установленных стандартов и правил осуществления грузовой автотранспортной деятельности, необходимо создание соответствующих условий:

- обеспечение прозрачности грузового автотранспортного рынка по спросу, предложению, условиям и результатам перевозок;
- обеспечение рынка перевозок соответствующей транспортно-логистической инфраструктурой;
- создание объединенного центра, координирующего организационное обеспечение общетехнологических функций и процессов в рамках системы перевозок общего пользования, примерно так, как это в свое время осуществляли «Главмосавтотранс», «Главленавторанс» и Министерства автомобильного транспорта союзных республик.

По нашему мнению, данные предложения позволят решить две группы задач.

Во-первых, повысить эффективность, качество и безопасность грузовых автомобильных перевозок, обеспечить устойчивость всех форм автотранспортного бизнеса, включая малый и индивидуальный.

Во-вторых:

- защитить государственные интересы от многих рисков и ущербов, связанных с нерациональной организацией грузового автотранспортного комплекса;
- защитить автотранспортный бизнес от административного произвола и угроз криминального характера;
- избавить грузовладельцев от транспортных издержек и потерь, связанных с низким качеством функционирования транспортно-логистической инфраструктуры, а также сомнительным уровнем правовой и имущественной ответственности исполнителей перевозок.

Благодарю за внимание!