

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 8 июля 2003 г. N 516-ПП****О КОНЦЕПЦИИ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ
ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПЕРИОД ДО 2010 ГОДА**

В отрасли грузового автомобильного транспорта города Москвы за последнее время произошли существенные изменения. Численность подвижного состава, зарегистрированного в Управлении ГИБДД ГУВД г. Москвы, возросла до 224 тыс. единиц. В структуре собственников автотранспортных средств насчитывается более 20 тыс. владельцев автомобильного парка, подавляющее большинство из которых принадлежит негосударственному сектору экономики. Интенсивно развивается инфраструктура транспортного рынка, в Москве и Московском регионе действует сеть складов, терминалов, оптовых и мелкооптовых звеньев.

Спрос на транспортные услуги, предоставляемые грузовым автотранспортом населению, предприятиям и организациям, относящимся к ведению отраслевых органов управления Правительства Москвы, в целом удовлетворяется.

Вместе с тем транспортный рынок находится в нестабильном состоянии. Баланс спроса и предложений на транспортные услуги поддерживается за счет притока в город автотранспорта и водительских кадров из других регионов, большого количества мелких и частных перевозчиков. Грузоперевозчики полностью или частично работают за наличный расчет, не платят налоги в московский бюджет.

Московские автотранспортные предприятия общего пользования в сложившихся условиях недобросовестной конкуренции и прогрессирующих демпинговых процессов функционируют в последние 4-5 лет в крайне тяжелых условиях, их число неуклонно сокращается.

Низкий уровень профессиональной подготовки большинства владельцев транспортных средств и операторов транспортных услуг, неразвитость информационно-логистических технологий, недостаток необходимых статистических данных не позволяют анализировать и прогнозировать систему грузодвижения. Отсутствуют необходимые экономические регуляторы рынка автотранспортных услуг, не действует система городского заказа на перевозки. Нормативно-правовая база автотранспортного бизнеса формируется крайне низкими темпами.

С целью определения организационных и экономических мер по развитию системы городского грузового автотранспорта, стабилизации рынка транспортных услуг в сфере обслуживания городского хозяйства и обеспечения жизнедеятельности города Правительство Москвы постановляет:

1. Одобрить представленную Управлением транспорта и связи города Москвы Концепцию городской транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на период до 2010 года (далее - Концепция) согласно приложению 1.

2. Управлению транспорта и связи города Москвы:

2.1. Реализацию положений Концепции считать важнейшей стратегической задачей транспортной политики Правительства Москвы.

2.2. В I квартале 2004 года разработать и представить на утверждение Правительства Москвы в установленном порядке городскую целевую программу реализации транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок, включающую в себя основные мероприятия, согласно приложению 2.

2.3. Определить основные направления деятельности в области грузовых автомобильных перевозок:

- обеспечение стабильного и гарантированного транспортного обслуживания городского хозяйства Москвы, удовлетворение потребности в перевозках жизненно важных и социально значимых грузов (продуктов питания для школьно-базовых столовых, обслуживание яслей и детских садов, больницы, вывоз мусора и снега, перевозки топлива, транспортное обслуживание строительного комплекса, обеспечение мероприятий по ликвидации чрезвычайных ситуаций);

- усиление роли автотранспортных предприятий с государственной формой собственности в вопросах жизнеобеспечения городского хозяйства;

- внедрение в практику работы грузового автомобильного транспорта современных информационных и логистических технологий;

- повышение уровня налоговых поступлений в отрасли за счет сокращения и последующей ликвидации неучтенной транспортной работы;

- создание равных условий и однородной конкурентной среды для всех участников процесса перевозок грузов в городе Москве;

- расширение арендной и лизинговой формы обновления парка грузовых автомобилей и оптимизация его структуры;
- повышение степени безопасности дорожного движения, а также общей безопасности населения, связанной с перевозками грузов и производственной деятельностью владельцев транспортных средств;
- определение порядка въезда и пребывания в Москве грузового автомобильного транспорта из других регионов.

2.4. С целью проведения государственной политики в области регулирования деятельности автотранспортного комплекса города Москвы, повышения качественного уровня оказываемых автотранспортных услуг и обеспечения доверия потребителей (заказчиков) ввести в 2003 году добровольную аккредитацию автомобильных перевозчиков и формирование реестра автомобильных грузоперевозчиков в городе Москве.

2.5. Для координации деятельности предприятий транспортно-экспедиционного обслуживания, научных и проектных организаций в области транспортно-терминального бизнеса в IV квартале 2003 года внести предложения руководителю Комплекса городского хозяйства Правительства Москвы о создании Координационного совета по транспортной логистике.

2.6. Совместно с Управлением городского заказа города Москвы в III квартале 2003 года внести предложения в Правительство Москвы о мерах, направленных на эффективную реализацию механизма финансирования грузовых автомобильных перевозок, связанных с жизнедеятельностью города и ликвидацией чрезвычайных ситуаций.

2.7. Совместно с Московской транспортной инспекцией в IV квартале 2003 года определить необходимый уровень количества лицензируемых грузовых автомобилей для нормального функционирования предприятий и организаций, обеспечивающих жизнедеятельность города и относящихся к ведению комплексов городского управления, внести предложения в Правительство Москвы.

3. Департаменту экономической политики и развития города Москвы:

3.1. По предложению инвестора предусматривать в инвестиционных программах Правительства Москвы на 2004 год и последующие годы выделение лимитов капитальных вложений для ГУП "Мосавтохолд" на приобретение авторефрижераторной техники и завершение строительства автокомбината по адресу: Сколковское шоссе, д. 27 в пределах средств по отрасли "Транспорт, связь, информатика".

3.2. По предложению Управления транспорта и связи города Москвы предусмотреть финансирование на разработку проекта городской целевой программы реализации транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок в соответствии с Законом города Москвы от 11.07.2001 N 34 "О государственных целевых программах в городе Москве".

4. Государственному учреждению "Центр организации дорожного движения Правительства Москвы":

4.1. Совместно с Министерством транспорта Правительства Московской области вынести в IV квартале 2003 года на заседание Объединенной коллегии исполнительных органов государственной власти Москвы и Московской области вопрос об упорядочении транзитных автотранспортных потоков в Московском регионе.

4.2. Совместно с ГУВД г. Москвы и Московской транспортной инспекцией обеспечить в течение 2003 года реализацию задачи по созданию постов комплексного контроля грузового автотранспорта.

5. Возложить на Управление транспорта и связи города Москвы функции координатора по обеспечению грузовых автомобильных перевозок, связанных с жизнеобеспечением городского хозяйства.

6. Департаменту продовольственных ресурсов города Москвы совместно с Управлением транспорта и связи города Москвы и государственным унитарным предприятием "Мосавтотранс" в IV квартале 2003 года разработать и представить в Правительство Москвы предложения по координации доставки автомобильным транспортом продовольственных товаров потребителям города Москвы.

7. ГУВД г. Москвы совместно с Московской транспортной инспекцией ввести в постоянную практику проведение мероприятий по контролю за осуществлением внутригородских перевозок грузов владельцами автотранспорта всех организационно-правовых форм с целью выявления фактов работы без лицензий и документов, предусмотренных Правилами дорожного движения, в пределах своей компетенции.

8. Управлению транспорта и связи города Москвы совместно с государственным учреждением "Центр организации дорожного движения Правительства Москвы" и Управлением

ГИБДД ГУВД г. Москвы в IV квартале 2003 года разработать и представить в Правительство Москвы предложения по системе и организационной стратегии допуска большегрузного автомобильного транспорта в центральную часть города, включая третье транспортное кольцо.

9. Управлению транспорта и связи города Москвы совместно с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) в целях поддержки московских и российских международных автомобильных перевозчиков подготовить в месячный срок совместное обращение в Правительство Российской Федерации по ограничению выдачи специальных льготных разрешений международным автоперевозчикам третьих стран.

10. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы Аксенова П.Н.

О ходе выполнения постановления доложить Мэру Москвы в декабре 2003 года.

Мэр Москвы
Ю.М. Лужков

Приложение 1
к постановлению Правительства
Москвы
от 8 июля 2003 г. N 516-ПП

КОНЦЕПЦИЯ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПЕРИОД ДО 2010 ГОДА

1. Введение

Грузовой автомобильный транспорт представляет собой одну из важнейших отраслей городского хозяйства. От эффективности работы грузового автомобильного транспорта зависит стабильность жизнеобеспечения города, уровень жизни и безопасность населения.

Грузовой транспорт играет важнейшую роль в становлении и развитии рыночной экономики, в сфере обращения товаров "производство-транспорт-потребление" и формировании рынков сбыта и услуг. Транспорт, его различные виды объединяют производителей товаров не только в самой Москве, но и на межрегиональном и межгосударственном уровне. С его помощью осуществляется перемещение товаров, что является необходимым условием развития и расширения процесса производства. В этом заключается общеэкономическая и межотраслевая роль транспорта.

Кроме того, в современном обществе роль грузового транспорта рассматривается не только с точки зрения создания рыночных модулей экономики, но и как необходимая составляющая в решении социальных проблем и создании социально ориентированной экономики.

Проблемы функционирования грузового автомобильного транспорта не являются чисто ведомственными прерогативами. Они актуальны для общества и именно с таких позиций рассматриваются в развитых странах.

Эти проблемы являются приоритетными проблемами компаний, объединений и города, роль которого остается особенно ответственной в системе "производство-транспорт-потребление".

Концепция развития грузового автомобильного транспорта Москвы формирует систему взглядов на цели, задачи, основные принципы и направления как внутригородского, так и междугородного и международного транспорта, осуществляющего в интересах городского хозяйства и населения города перевозки различных грузов.

Настоящая Концепция является основой для:

- разработки и реализации федеральных и городских программ развития грузового автомобильного транспорта в интересах города и его жителей;
- формирования и проведения политики городских властей по повышению эффективности использования грузового автомобильного транспорта и транспортной сети города, а также деятельности городских хозяйствующих субъектов;

- гарантированного и качественного обеспечения города в автотранспортных услугах, поддерживающих его жизнедеятельность;
- снижения транспортных издержек и финансовой нагрузки на потребителя транспортных услуг;
- повышения безопасности на автомобильном транспорте;
- повышения эффективности работы грузового автомобильного транспорта;
- улучшения экологической обстановки в городе.

Концепция основывается на положениях Конституции Российской Федерации, программных документах Президента и Правительства Российской Федерации, распоряжениях Мэра Москвы и документах Правительства Москвы, прогнозных оценках состояния экономики и социально-экономического развития Москвы, научных разработках по грузовому автомобильному транспорту и в целом по транспорту в Москве.

При разработке Концепции использован "Анализ зарубежного опыта реализации политики государственного регулирования на грузовом автомобильном транспорте" (приложение 1).

2. Анализ состояния грузового автомобильного комплекса Москвы

2.1. Краткая характеристика Московского транспортного узла и деятельности грузового автомобильного транспорта

Московский транспортный узел является одним из крупнейших в мире. Он пронизывает практически всю территорию столичного региона и простирается на площади свыше 40 тыс. кв. км в пределах Большого кольца Московской окружной железной дороги. В состав Московского транспортного узла входят 11 железнодорожных магистралей, 2 окружных железнодорожных кольца длиной свыше 550 км; 202 железнодорожные станции, из которых 12 сортировочных и 157 грузовых станций, разветвленная сеть подъездных железнодорожных путей; 13 крупнейших автомагистралей и 3 кольцевые автомагистрали, 5 речных портов, разветвленная сеть водных путей, имеющих связь с Балтийским, Черным, Каспийским, Белым, Азовским морями; 4 аэропорта, 3 из которых имеют международное значение, сеть внутренних и международных авиалиний. Значительный объем работ в Московском транспортном узле приходится на автомобильный транспорт, в том числе на грузовой.

Грузовой автомобильный транспорт выступает главным звеном грузораспределительной системы городского хозяйства, включающей в себя совокупность десятков тысяч грузоотправителей (предприятий промышленности, стройиндустрии, транспортного узла, складских хозяйств, терминального комплекса) и грузополучателей (строительных объектов, заправочных станций, магазинов различного профиля, супермаркетов, больниц, детских садов и т.д.).

Грузовой автомобильный транспорт в основном выполняет возложенные на него функции по обеспечению города автотранспортными услугами.

Координатором работы грузового транспорта и основным перевозчиком жизнеобеспечивающих грузов является Государственное унитарное предприятие города Москвы "Мосавтотранс".

В 2001 году только автотранспортом предприятий системы "Мосавтотранс" перевезено 17,1 млн. тонн грузов. На перевозках грузов занято около 8,5 тыс. грузовых автомобилей. Объем работ и услуг организаций системы "Мосавтотранс" увеличился по сравнению с объемом работ и услуг 2000 года на 19,2% и составил 2716,9 млн. рублей.

Своевременно и в полном объеме осуществляется доставка основных строительных грузов, железобетонных изделий и конструкций на строительные площадки. На перевозках строительных грузов задействовано около 2,5 тыс. единиц подвижного состава.

На уборке города от снега в зимний период отработано 22,4 тыс. машинодней, объем выполненной транспортной работы составил 35,0 млн. рублей. На работах по благоустройству города отработано 2,0 тыс. машинодней. Доходы за объем транспортной работы составили 4,0 млн. рублей.

Постоянно на транспортном обслуживании организаций системы "Мосавтотранс" находятся около 1700 детских дошкольных учреждений. Для этих целей задействовано около 230 автомобилей. Ежедневно к 6 часам утра обеспечивается доставка детского питания для детей до двухлетнего возраста во все раздаточные пункты тридцати одной молочной кухни города. Доставкой продуктов питания, полуфабрикатов и готовых завтраков в школы занято 250 автомобилей.

Осуществляется доставка медикаментов и кислорода в больницы, родильные дома и поликлиники.

На перевозках продовольственных грузов для населения ежедневно занято порядка 1500 автомобилей.

В период уборочной кампании урожая 2002 года полностью в установленные сроки обеспечено выполнение договорных обязательств по завозу в Москву картофеля и овощей. Перевезено 42,0 тыс. тонн грузов.

На основе постоянных договоров осуществлялось транспортное обслуживание более 500 промышленных предприятий города.

В рамках реализации программы "Продовольственный холод" в 2001 году создано Государственное унитарное предприятие города Москвы "Мосавтохолод", выполняющее функции специализированного автопредприятия по перевозкам скоропортящейся и замороженной продукции. В настоящее время производится расширение парка подвижного состава предприятия автомобилями-рефрижераторами.

2.2. Междугородние и международные перевозки грузов

Ежегодно по Москве растет объем междугородних и международных перевозок. В 2002 г. ежесуточно в Москву прибывало свыше 6 тысяч большегрузных автомобилей, следующих в международном сообщении. Общий объем экспортно-импортных перевозок автомобильным транспортом превысил 15 млн. тонн в год, при этом прогнозируется его дальнейший рост на период до 2005 г. до 40 млн. тонн.

С учетом внимания к развитию интермодальных (смешанных) перевозок грузов с участием железнодорожного транспорта наибольший интерес представляют тарно-штучные грузы и грузы в контейнерах. Объем переработки тарно-штучных грузов в Московском железнодорожном узле составляет 5,3 млн. тонн и прогнозируется на период до 2005 г. порядка 12,7 млн. тонн. Объем переработки грузов в контейнерах на станциях Московского железнодорожного узла составляет около 2,5 млн. тонн (свыше 300 тыс. контейнеров в год) при прогнозируемом росте к 2005 г. до 5,7 млн. тонн.

2.3. Затраты на автомобильный транспорт и платежи автотранспортных предприятий в бюджет города

При отсутствии статистических данных об общих издержках грузового автомобильного транспорта, приходящихся на рубль продукции различных отраслей города, можно только экспертно оценить его удельный вес в стоимости продукции.

Так, при перевозках грузов автомобильным транспортом, координацию которого производит Управление транспорта и связи города Москвы по основным направлениям, затраты "общества" примерно составляют:

- грузы строительства - 4%;
- перевозка плодоовощной продукции - 10%;
- перевозка хлеба - 5%.

В среднем удельный вес транспортных затрат составляет 6%.

Отдельный вопрос эксплуатации автотранспорта, принадлежащего владельцам (производителям) продукции. Такие предприятия (в первую очередь производители пищевой продукции) имеют возможность относить "любой уровень транспортных затрат" на основное производство и включать в цену основной продукции. В отсутствие по-настоящему конкурентного рынка потребитель, оплачивая цену изделия, оплачивает более высокий уровень транспортных издержек. По существу, предприятия - производители продукции, имеющие собственные автотранспортные средства, являются естественными монополистами в своем сегменте автотранспортных услуг.

Вместе с тем следует отметить, что законопослушные владельцы грузовых автотранспортных средств, сосредоточенных в автотранспортных предприятиях г. Москвы, представляющие отчет о своей работе в статистические органы, в 2001 г. внесли в бюджет различных уровней и во внебюджетные фонды порядка 31,5% от доходов, полученных ими от осуществления своей деятельности.

В 2001-2002 гг. на 1 автотонну налоговые платежи в среднем составляли 15,3 тыс. руб. в год.

2.4. Краткая характеристика парка автотранспортных средств

По данным ГИБДД, в Москве зарегистрировано 224,6 тыс. грузовых автомобилей. Причем за 1991-2001 гг. прослеживалась ярко выраженная тенденция роста численности парка подвижного состава (приложение 2). При этом среднегодовой рост составил 16,8 тыс. автомобилей (7,5% к численности парка 1991 г.).

Структура парка автомобилей по основным маркам и грузоподъемности приведена в приложении 3.

Основной парк автомобилей составляют автомобили ГАЗ грузоподъемностью от 2 до 5 тонн - 26,2%, ЗИЛ грузоподъемностью от 5 до 10 тонн - 16,4%. На автомобили большой грузоподъемности приходится 10-11%, что указывает на необходимость совершенствовать структуру парка на основе увеличения доли автомобилей большой грузоподъемности для завоза грузов и малой (до 0,5 тонны) для развозки грузов.

Следует отметить, что парк грузовых автомобилей достаточно старый (что снижает среднюю грузоподъемность большегрузных автомобилей, новые модели КАМАЗов и особенно МАЗов существенно "грузоподъемнее" старых). В возрасте до 5 лет в эксплуатации находится лишь 31,1%, а 34,3% численности имеют срок эксплуатации свыше 10 лет (приложение 4).

Парк грузовых автотранспортных средств сосредоточен более чем у 25 тысяч владельцев транспорта. В т.ч. 45,4% всех транспортных средств у физических лиц, 55,6% - у юридических. Государственная

и муниципальная собственность составляет лишь 19,14% от всех грузовых автомобилей, зарегистрированных в городе.

Такое положение повлекло за собой ухудшение технического состояния транспортных средств. Так, техническая исправность транспортных средств, находящихся в частной собственности, почти на 30% ниже, чем в государственной и муниципальной (приложение 5).

2.5. Учет и контроль за работой грузового транспорта

Неконтролируемый рост численности парка грузовых автомобилей в г. Москве (в совокупности с ростом числа легковых автомобилей) привел к ряду негативных последствий, в т.ч.:

- ухудшению экологической обстановки в городе;
- несоответствию пропускной способности дорожной сети парку подвижного состава;
- возникновению заторов и росту вероятности дорожно-транспортных происшествий;
- повышению времени доставки грузов и пассажиров;
- росту затрат из-за излишнего расхода горюче-смазочных материалов и т.п.

В городе отсутствует полноценная статистическая информация о деятельности отрасли. Официальная статистическая отчетность ведется только по 1565 автотранспортным предприятиям (из 25 тысяч владельцев грузового автопарка), которые рассматриваются как крупные и средние.

В собственности данной группы владельцев имеется в наличии 32,3 тыс. ед. грузовых автомобилей, что составляет 14% от городского грузового автомобильного парка, из которых около 30% находится в государственной форме собственности, 1% - в муниципальной, 36% - в частной, 29% - в смешанной российской (без иностранного участия) и 4% - в прочих формах.

ГРУППИРОВКА ХОЗЯЙСТВ ПО ЧИСЛУ В НИХ СОБСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА КОНЕЦ 2001 Г. (В ЕД.)

	Число хозяйств, имеющих грузовые автомобили	В них грузовых автомобилей
Всего	1565	32298
В том числе хозяйства с числом автомобилей:		Всего/в среднем
1-9	995	3918/4
10-24	322	4814/15
25-49	115	3907/34
Итого от 1 до 49	1432	12636
50-99	65	4805/74
100 и более	68	14854/218

Итого от 50 и более	133	19659
---------------------	-----	-------

**УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ХОЗЯЙСТВ С ОПРЕДЕЛЕННЫМ ЧИСЛОМ СОБСТВЕННЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ В ОБЩЕМ ЧИСЛЕ ХОЗЯЙСТВ НА КОНЕЦ 2001 Г. (В %)**

	Число хозяйств, имеющих грузовые автомобили	В них грузовых автомобилей
Всего	100	100
В том числе хозяйства с числом автомобилей:		
1-9	63,6	12,1
10-24	20,6	14,9
25-49	7,3	12,1
50-99	4,2	14,9
100 и более	4,3	46,0

Данные хозяйства, имеющие в собственности менее одной седьмой части зарегистрированного в городе грузового подвижного состава, можно условно охарактеризовать как "организованные", т.к. их деятельность можно в какой-то степени отслеживать по статистической отчетности.

Мелкие и средние автохозяйства (к которым можно отнести хозяйства с парком от 1 до 49 единиц подвижного состава) составляют более 90% от общего числа "организованных" хозяйств и владеют почти 40 процентами организованного парка, или 5,6% - общегородского (12,6 тыс. ед. из 224,6 тыс. ед.).

Крупные автохозяйства (от 50 и более единиц парка) составляют 8,5% организованных хозяйств, располагают 60 процентами организованного парка, или 8,8% - общегородского (12,6 тыс. ед. из 224,6 тыс. ед.).

В подавляющем большинстве это реструктуризированные автопредприятия московских отраслевых объединений, действовавших до начала экономических преобразований конца 80-х годов, и именно они являются наиболее управляемой частью грузового автотранспорта города, несут основную нагрузку по обеспечению нормального функционирования городского хозяйства.

В автопредприятиях, представляющих этот вид городского грузового автотранспорта (их число и структура не указываются), сконцентрировано 9,2 тыс. ед. грузовых автомобилей, или 28% организованного парка и 4% - от численности всего общегородского.

Именно их провозные мощности в первую очередь привлекаются для решения всех общегородских программ, включая ликвидацию последствий климатических, техногенных и других чрезвычайных ситуаций.

Эти предприятия, практически не имея иных источников доходов кроме перевозочной деятельности и работая в разных стартовых условиях, теряют конкурентоспособность на рынке автотранспортных услуг. Поэтому при росте общегородского парка (в 2001 г. к 2000 г. - на 2,3%, или 5 тыс. ед.) наблюдается явная тенденция к сокращению парка автотранспорта общего пользования: за 2001 год он сократился по сравнению с предыдущим на 8,7%, или на 0,9 тыс. ед.

Помощь Правительства Москвы в деле обновления парка подвижного состава автотранспорта общего пользования, изменения его структуры и состава, а также усилия самих автопредприятий в определенной степени стабилизировали обстановку, в результате чего при упомянутом сокращении парка в 1999 г. по сравнению с 1998 г. во внутригородском и пригородном сообщении объем перевозок грузов для городского хозяйства вырос на 4,6%, а в междугородном - на 16,5%. В 2001 г. эти показатели весьма ощутимо сократились до уровня 2000 г.

В личной собственности насчитывается 101,4 тыс. ед. подвижного состава, или 45,1% от численности общегородского.

Очевидно, что работа лишь 14% грузовых автомобилей в городе (32,3 тыс. ед. из 224,6 тыс. ед.) имеет в разной степени организованный характер и при совершенствовании системы учета и контроля может в какой-то мере анализироваться.

В то же время деятельность владельцев 90,9 тыс. автомобилей (40% численности парка), формально зарегистрированных в городе, вообще выпадает из поля зрения официальных органов контроля и управления.

Такое положение не дает ответы на следующие вопросы:

- кто из владельцев грузовых автомобилей перевозит основные виды грузов - продукты питания (в т.ч. хлеба и молока) в детские сады, школы, больницы, обеспечивает завоз плодоовощной продукции, доставку потребителям топлива и других опасных грузов, обслуживание железнодорожных станций, аэропортов и пристаней, вывоз мусора и т.д.;

- кто, помимо московских автоперевозчиков, какими транспортными средствами и в каком объеме осуществляет в городе перевозочную деятельность;

- на каких перевозках работает основная масса индивидуальных и мелких владельцев транспортных средств;

- насколько законопослушными (в части пополнения бюджета за счет налоговых отчислений, соблюдения правил и условий перевозок различных грузов и т.д.) являются те или иные грузоперевозчики;

- какова степень надежности владельцев грузового автотранспорта в отношении выполнения транспортных задач в экстремальных условиях?

Не имея никаких гарантий от грузоперевозчиков, большая часть заказчиков автотранспорта рискует не только своими деньгами, но и здоровьем населения.

Являясь стратегической отраслью городского хозяйства, грузовой автотранспорт требует к себе повышенного внимания для возможности последующего эффективного воздействия на него.

2.6. Применение передовых технологий и информационных систем для повышения уровня качества транспортного обслуживания на грузовом автомобильном транспорте

Современный этап информатизации на транспорте можно охарактеризовать только как этап первоначального создания и внедрения разрозненных информационных технологий. Отсутствует взаимообмен информацией с федеральными и отраслевыми структурами; связь с региональными транспортными структурами также не отвечает современным требованиям. На уровне предприятий разработки выполняются изолированно, единая техническая политика не проводится.

Одним из основных направлений внедрения передовых информационных технологий, нацеленных на повышение качества транспортного обслуживания, являются задачи по обеспечению связи, позиционирования, маршрутизации, контроля и автоматизации управления перевозочным процессом. Последние три из вышеперечисленных касаются всех видов перевозок грузов.

В настоящее время в большинстве автотранспортных предприятий вопросы маршрутизации решаются службами эксплуатации или диспетчерскими.

Контроль осуществляется соответствующими службами обработки товарно-транспортной документации (ТТД) и линейного контроля (ЛК).

Автоматизация управления перевозками реализуется с помощью инструментов планирования перевозок и применения средств связи (в основном телефонной, в отдельных случаях мобильной и еще реже транкинговой).

Для решения вышеуказанных задач применяются компьютерные технологии (электронные карты, программы обработки ТТД, автоматизированные системы управления автопредприятием). В ряде случаев имеет место ручная обработка информации в той или иной части технологического процесса организации перевозок.

К грузовым перевозкам, требующим использования средств связи и позиционирования, относятся перевозки опасных грузов, перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов, перевозки строительных конструкций и ЖБИ, перевозки детского питания и продуктов для дошкольных образовательных учреждений и школ, рефрижераторные перевозки замороженной пищевой продукции и медицинских препаратов, а также других грузов, требующих особых условий транспортировки.

Данные перевозки требуют обязательного применения средств связи и передачи информации с точки зрения государственного регулирования вопросов обеспечения безопасности груза и перевозки в целом.

С позиции обеспечения водителей транспортных средств сегодня все более активно внедряются системы голосовой и пейджинговой связи с автомобилем.

С их помощью водитель может в любую минуту принимать и передавать сообщения, информировать о погрузке и прохождении маршрута, мгновенно оповестить диспетчера о наступлении чрезвычайной ситуации, а также вызвать спасательные службы и техническую помощь.

На сегодняшний день единственным из всех вышеперечисленных видов специализированных перевозок являются перевозки опасных грузов, где уже разработаны и внедряются средства мобильной связи с подвижными объектами посредством использования спутниковых систем связи. Здесь применение дорогостоящей техники оправдано уровнем повышенной опасности перевозок как для всех участников движения, так и для окружающей среды в целом.

2.7. Существующее экономико-правовое поле работы грузового автомобильного транспорта

Существующее экономико-правовое поле работы грузового автомобильного транспорта характеризуется отсутствием ряда базовых нормативных документов, устанавливающих систему работы и стимулирующих эффективность доставки грузов, развитие предприятий. До настоящего времени нет закона об автомобильном транспорте и основах автотранспортной деятельности, положений о перевозках особо значимых грузов и других основополагающих документов. Действующая система налогообложения не стимулирует развитие предприятий, имеющих сложившийся эффективный отраслевой механизм управления. Принимаемые нормативные акты имеют ряд недостатков и не способствуют созданию цивилизованного рынка автотранспортных услуг. Таким примером может служить Федеральный закон "О едином налоге на вмененный доход для определенных видов деятельности".

КонсультантПлюс: примечание.

Федеральный закон от 31.07.1998 N 148-ФЗ "О едином налоге на вмененный доход для определенных видов деятельности" утратил силу с 1 января 2003 года в связи с принятием Федерального закона от 24.07.2002 N 104-ФЗ.

В соответствии с этим Законом для целей налогообложения принимается базовая доходность на один автомобиль вне зависимости от грузоподъемности в размере 4000 тыс. руб. в месяц, что на порядок ниже реальных доходов. Предусматриваемая проектом закона корректировка позволяет только снижение величины этой базовой доходности. Учитывая, что это распространяется только на малые предприятия и индивидуальных владельцев транспорта, создаются условия для демпинговых цен и неравных стартовых условий, что может серьезно подорвать положение грузового транспорта и увеличить издержки на перевозках, так как с исчезновением крупных перевозчиков, привязанных к своей основной деятельности, создаются условия для снижения уровня существующей конкуренции и роста цен на перевозки.

Другим фактором, разрушающим потенциал грузового автомобильного транспорта, является скупка автотранспортных предприятий с акционерной формой собственности. Как правило, такая скупка производится структурами, не имеющими ничего общего с автомобильным транспортом. Как результат - репрофилирование, спекуляция земельными территориями, так как многим акционерным обществам, приватизировавшим предприятия, имущественный комплекс достался по ценам значительно ниже рыночных.

Имеет место и создание "естественных монополистов автотранспортных услуг" предприятиями-производителями (в первую очередь пищевой промышленности), которые относят транспортные услуги на основное производство и устанавливают на них дополнительную надбавку (в виде рентабельности). Оплачивать рост издержек, заложенных соответственно в цене на продукт, приходится потребителю. Настоящей конкуренции в условиях, когда налогообложение по существу не видит разницы в способе получения прибыли, быть не может. Так как такое налогообложение направлено на размывание дешевого ассортимента, рост цен и инфляцию.

Вопросы совершенствования указанной выше системы экономического механизма, работающего в несовершенном правовом поле, должны решаться поэтапно на федеральном уровне с учетом выхода с законодательной инициативой субъектов Федерации и в первую очередь Москвы.

2.8. Региональные особенности работы грузового автомобильного транспорта в г. Москве

В последние годы, несмотря на значительные изменения экономических условий хозяйствования и падение объемов производства в ряде отраслей, г. Москва по-прежнему остается крупнейшим грузоперерабатывающим центром. Следует отметить, что помимо имеющегося собственного грузового транспорта в Москве постоянно растет количество иногородних автомобилей, ежедневно прибывающих в город, транзитный поток сегодня составляет порядка 30 тысяч автомобилей и автопоездов в сутки.

Переход значительной доли грузовых автомобилей в частный сектор негативно сказался на уровне профессионализма субъектов транспортной отрасли, экологии города, безопасности дорожного движения, планово-предупредительной системе технического обслуживания.

Существенные изменения происходят в структуре парка: за счет перераспределения объемов перевозок возрастает удельный вес малотоннажных и крупнотоннажных автомобилей. Это можно рассматривать как положительный фактор. В то же время это создает проблемы с их ремонтом и техническим обслуживанием, т.к. существующая производственная база ориентирована в основном на среднетоннажный подвижной состав.

Сегодня в результате изменений в автотранспортном комплексе основная часть грузоперевозчиков работает за наличный расчет, не платя налоги; отрасль становится все более привлекательной для теневой экономики, в процессе перевозок все больше участвует неподконтрольный частный сектор.

По оценке экспертов Минтранса РФ и специалистов Управления транспорта и связи города Москвы 40%, грузовых автомобилей заняты непроизводительной работой.

Например, еще 7 лет назад при суточном потреблении в городе около 2,3 тыс. тонн хлебобулочных изделий для доставки данной продукции с хлебозаводов в торговую сеть "Мосавтотранс" выделял до 900 автомобилей. Позже при определенном снижении объемов производства и потребления продукции хлебозаводов за счет появления различных мини-пекарен 1200 тонн хлеба и хлебобулочных изделий ежедневно доставляли с хлебозаводов в магазины 350-400 специализированных автомобилей ГУП "Мосхлебтранс" с применением единой системы диспетчерского управления перевозками. Остальные 600 тонн хлебопродуктов перевозили более 400 автомобилей, причем на основе стихийно-рыночных технологий и в большинстве случаев с нарушением правил перевозки пищевых продуктов.

Неплатежи налогов и отсутствие учета доходов при оказании транспортных услуг за наличный расчет во многом связаны с тем, что в отличие от сферы торговли, где требованиями предусматривается наличие кассовых аппаратов, инкассация наличности и т.д., для частного грузового автотранспорта такой порядок не установлен.

При такой организации перевозок вопросы экологии, производительности и эффективности отступают на второй план, на первый же выходит низкая, зачастую демпинговая, стоимость услуг и взаимная заинтересованность, т.к. использование заказчиком данных автомобилей часто материально поощряется из неучтенных средств. Интересы населения и городского хозяйства при этом, естественно, во внимание не принимаются. В результате из-за сокрытия прибыли мелкими "автохозяйствами" бюджет ежегодно недополучал несколько миллиардов рублей.

Создавшуюся ситуацию подтверждает несоответствие данных Мосгорстата по объему перевозок и ГИБДД по количеству имеющегося в городе автотранспорта (по официальным статистическим данным информация о выполненной транспортной работе представляется не более чем на 15% общей численности грузового парка).

2.9. Мониторинг о поступлении и выбытии из Москвы грузов и автомобилей и цены на автотранспортные услуги

Причина увеличения количества эксплуатируемого автотранспорта объясняется низкой эффективностью системы грузодвижения, переработки грузов, формирования грузопотоков в терминальных комплексах, неразвитостью логистических механизмов, сокращения издержек в сфере товаро- и грузодвижения. В сложившейся ситуации большинство грузовладельцев стремится приобрести для перевозки грузов собственный транспорт. В результате в городе растет количество транспортных средств без роста объемов перевозимых грузов, увеличиваются порожние пробеги, простои автотранспорта, резко снижается производительность подвижного состава.

Сопутствующим отрицательным фактором явилась разрозненность владельцев транспортных средств, при которой эффективная координация деятельности, ценовая политика и четкая взаимосвязь в отрасли невозможны. В таких условиях отсутствует возможность эффективного управления городом отрасли.

Сегодня московское городское хозяйство ежегодно теряет миллионы рублей из-за неэффективной координации логистического процесса на транспорте по причине отсутствия единого информационного пространства транспортного комплекса, неразвитости логистической инфраструктуры и несоответствия технической оснащенности используемых средств современным требованиям.

Для полномасштабного решения стоящих проблем требуется принятие энергичных мер, однако грузовой транспорт распылен по тысячам мелких неуправляемых владельцев и реальное влияние на них отсутствует (в среднем на одного условного владельца по 8 единиц подвижного состава).

Претерпевает изменение интенсивность и направленность грузопотоков, вызванная перераспределением между видами транспорта. Снижается доля доставки грузов железнодорожным и водным транспортом. Грузовладельцы все большее внимание уделяют вопросам сохранности и возможности беспереважной доставки грузов "от двери до двери". В связи с этим центр тяжести перевозок в международном и междугороднем сообщении все в большей степени переносится на автомобильный транспорт.

Система информации о грузопотоках пока не сформирована, что не дает возможности выработки решений о совершенствовании грузодвижения на основе обработки данных в Московском транспортном узле. В этой ситуации локальные воздействия, попытки координации грузопотоков недостаточно эффективны.

Для разгрузки центральной части города от многочисленных складов и мелких терминалов ограничивается въезд в пределы Московской окружной железной дороги большегрузных автомобилей, однако в полной мере эту проблему решить пока не удастся.

Получается, что рыночные преобразования, которые изначально были нацелены на повышение качества услуг и условий труда при сокращении затрат, цели пока не достигли.

Несмотря на то, что перевозки перестали быть дефицитной услугой и полностью удовлетворяют потребности, общество платит за это слишком высокую цену.

Так, только неоправданный рост численности парка привел к падению его эффективности, обострению кадровой проблемы на автотранспорте, росту нагрузки на дорожную сеть, повышению уровня выброса вредных веществ в атмосферу.

Мегаполисы в государствах с развитыми рыночными отношениями несколько ранее столкнулись с аналогичными проблемами и в силу ряда недостатков, присущих рыночным формам на упомянутом этапе, не позволивших властям своевременно определить и задействовать способы регулирования, нормализация обстановки протекала в условиях, когда негативные процессы приобрели всеобъемлющий характер.

2.10. Производство автомобилей и возможность совершенствования структуры парка подвижного состава

Сложившаяся структура парка грузовых автомобилей по маркам и моделям во многом обусловлена возможностями отечественных и стран СНГ производителей автомобильной техники.

Сменность моделей происходила редко, некоторые модели выпускались по 25-30 лет подряд. Грузовые автомобили в основном выпускались базовой комплектации: либо шасси, либо в бортовом исполнении, реже в самосвальном варианте.

В период рыночных отношений с приходом новых собственников, развитием маркетинговых служб на заводах процесс модернизации производства, освоения выпуска новых моделей автомобилей с учетом требования рынка значительно ускорился.

В основе формирования парка грузовых автомобилей оказались малые, средние, частные предприятия и индивидуальные владельцы, занятые, главным образом, в сфере торговли, обслуживания рынков, службы быта для населения.

Ниже приведены перспективы роста производства грузовых автомобилей в России.

(тыс. шт.)

№ п/п	Заводы	2000 г.	2005 г.	2010 г.
1	ВАЗ-Интер-Сервис	2,6	3,0	3,0
2	Лада-Тул	10,1	3,0	3,0
3	Ижмаш-Авто	14,3	15,0	20,0
4	Москвич	0,1	2,0	10,0
5	УАЗ	22,7	20,0	21,0

6	ГАЗ	93,8	118,0	158,0
7	ЗИЛ	20,5	33,0	61,0
8	УралАЗ	8,5	9,0	10,0
9	Ивеко-УралАЗ	-	1,0	1,7
10	КАМАЗ	23,3	27,7	43,3
11	МАЗ (Беларусь)	15,0	16,0	21,0

Таким образом, увеличение выпуска автомобилей в России в 2005 г. по сравнению с 2000 г. планируется на 41,4 тыс. ед., или на 21,9%. Программой предусматривается существенное увеличение производства грузовых автомобилей на АМО "ЗИЛ" - на 12,5 тыс. ед., или на 61%.

Возможно увеличение количества малотоннажных автомобилей, вытесняющих с рынка транспортных услуг среднетоннажные автомобили грузоподъемностью 4-6 тонн (модели ЗИЛ, ГАЗ).

Существенные изменения произошли в модельном ряду автомобилей. Ниже приведен модельный ряд малотоннажных грузовых автомобилей, которые пользуются наибольшим спросом на рынке транспортных услуг.

Модель	Грузо-подъемность, кг	Двигатель	Соответствие экологич. нормативам	Тип кузова
ГАЗ-3302 ("Газель")	1500	ЭМЗ-4062.10 120 л.с. бензин	Евро-2	Бортовой, платформа металлическая с откидными боковыми и задним бортами, с дугами и тентом
ГАЗ-2705 ("Газель")	1350	ЭМЗ-4062.10 120 л.с. бензин	Евро-2	Фургон с цельнометаллическим кузовом. Объем кузова - 9 куб. м
ЗИЛ-5301 ПО ("Бычок")	2500	Д-245. 12сММЗ 108 л.с. дизель	Евро-2	Термокузов для перевозки скоропортящихся товаров. Объем кузова - 16,3 куб. м
ГАЗ-2752 ("Соболь")	700	ЭМЗ-4062.10 120 л.с. или ГАЗ-560 95 л.с. дизель	Евро-2	Фургон с цельнометаллическим кузовом. Объем кузова - 6,9 куб. м
Лада Самара Челнок	500	ВАЗ-2111 70 л.с. бензин	Евро-2	Фургон на базе ВАЗ-2108. Объем грузового отсека - 2,2 куб. м

Данные автомобили имеют современный дизайн, маневренность, соответствие экологическим требованиям, легкость обслуживания, преимущества при выполнении погрузочно-разгрузочных работ из-за малой погрузочной высоты. Надежную сохранность груза, оптимальные размеры и грузоподъемность, сочетают в себе комфорт и функциональность городского автомобиля.

Существенные изменения произошли в модельном ряду автомобильных самосвалов.

По сравнению с ранее выпускаемыми автосамосвалами (КАМАЗ-5511, МАЗ-5551) последние имеют улучшенные технические и эксплуатационные характеристики: по мощности, грузоподъемности, большому объему кузова, ресурсу, удельному расходу топлива. Конструкция кузовов позволяет более надежно укрывать строительные грузы, склонные к распыливанию.

Автомобили имеют просторные кабины с большой площадью остекления и обзорности, все необходимое для удобства работы водителя.

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД АВТОСАМОСВАЛОВ

Модель	Двигатель (все дизельные)	Экологи- ческие норма- тивы	Грузо- подъем- ность, кг	Самосвальная платформа
КАМАЗ-6520 (6 x 4)	740.51-320 320 л.с.	Евро-2	20000	Объем платформы - 12 куб. м. Угол подъема - 50 град.
КАМАЗ-6540 (8 x 4)	740.13-260 260 л.с.	Евро-2	18500	Объем платформы - 11 куб. м. Угол падения - 55 град.
МАЗ-651705- 231 (6 x 6)	ЯМЗ-238ДЕ2 330 л.с.	Евро-2	19000	Объем платформы - 10,5 куб. м. Угол подъема - 50 град.
МАЗ-65018 8561100 автопоезд самосваль- ный	ЯМЗ-7511.10 400 л.с.	Евро-2	25000	Объем платформы - 13,3 куб. м. Трехсторонняя разгрузка
МЗКТ-65151 (8 x 4)	ЯМЗ-7511.10 400 л.с.	Евро-2	20000	Объем платформы - 12, 16,5 куб. м. Угол подъема - 50 град.
Урал-Ивеко 6329 (6 x 4 или 6 x 6)	Ивеко 8210 370 л.с.	Евро-2	20000	Объем платформы - 12-14 куб. м. Угол подъема - 50 град.

В течение ряда лет автопромышленность пыталась, но не смогла предложить на транспортный рынок современный, надежный, мощный и экономичный автомобиль-тягач для обеспечения международных и междугородних перевозок.

Однако за последние 2 года автопромышленность предложила на рынок следующие модели автомобилей-тягачей:

Модель	Двигатель (все дизельные)	Экологи- ческие норма- тивы	Нагрузка на седло, кг	Допустимая полная масса буксируемого полуприцепа, кг	Полная масса автопоезда, кг
КАМАЗ- 6460 (6 x 4)	740.50-260 260 л.с.	Евро-2	17000	37000	46000
МАЗ-МАН 543268 (4 x 2)	МАН Д2866 LF31 410 л.с.	Евро-2	11200	32800	44000
МАЗ 544008 (4 x 2)	ЯМЗ-75,11 400 л.с.	Евро-2	10550	36000	44000
МАЗ 544020 (4 x 2)	МАН 400 л.с.	Евро-2	10550	36400	44000
Урал- Ивеко 63291 (4 x 2)	Ивеко-8201 370 л.с.	Евро-2	11000	37000	44000

Предлагаемые конструкции автомобилей-тягачей отвечают требованиям действующих отечественных и зарубежных стандартов, имеют высокие технические и эксплуатационные

параметры по сравнению со своими предшественниками: мощность, допустимую нагрузку на седельно-сцепное устройство, полную массу автопоезда.

Дизельные двигатели отвечают современным показателям экологичности, в зависимости от спроса могут поставляться в различной комплектации.

Кабины тягачей имеют повышенную комфортность с улучшенным интерьером и удобствами управления автопоездом.

Понимая важность переориентации в производстве отечественных легковых, грузовых автомобилей и автобусов, Правительством Российской Федерации принята долгосрочная программа развития отрасли до 2010 г., которая предусматривает увеличение выпуска грузовых автомобилей с учетом их потенциального спроса.

Однако на сегодня автомобильной промышленностью отдельные важные вопросы пока не решаются: затягиваются работы по оптимизации рабочих процессов бензиновых двигателей на соответствие их нормам Евро-2, автомобили не оснащаются нейтрализаторами отработавших газов и сажевыми фильтрами (эта работа ведется только в условиях автотранспортного комплекса), отсутствует чисто газовый двигатель, который по экологическим параметрам соответствует Евро-4, а может быть и выше, о чем свидетельствуют результаты экспериментальных работ на базе ЗИЛ-5301 "Бычок" в условиях автокомбината N 41 с участием ученых из ВНИИГаза и др.

Таким образом, перед автомобильным транспортом города помимо задач, связанных с совершенствованием структуры парка подвижного состава по маркам и моделям, стоит проблема ужесточения требований к автомобильной промышленности по выпуску автомобилей, отвечающих требованиям Евро-3, Евро-4.

2.11. Влияние грузового автомобильного транспорта на экологическое положение в городе

По данным ГИБДД, парк грузовых автомобилей Москвы на 1 января 2002 г. составляет 224,6 тыс. ед., из них свыше 35% парка со сроком эксплуатации более 8 лет, что обуславливает от 10 до 20% величины всех вредных выбросов в окружающую сферу.

По экологическим характеристикам 90% парка соответствует уровню Евро-0, Евро-1.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ УЩЕРБ ОТ АВТОТРАНСПОРТА МОСКВЫ

Суммарные выбросы от всех загрязняющих источников, %	В том числе автомобильного транспорта, %	Суммарные выбросы по видам автомобильного транспорта, %			
		всего	в том числе		
			от легковых перевозок	от грузовых перевозок	от автобусных перевозок
100	85	100	60	26,5	13,5
Годовые суммарные выбросы от грузового парка автомобилей, тыс. тонн	В т.ч. удельные годовые выбросы, тонн				
	На 1 автомобиль	На 1 жителя Москвы	На 1 гектар площади города		
250,9	1,117	0,189	15,3		

Дополнительно экологическую нагрузку для г. Москвы создает иногородний транспорт, главным образом грузовые автомобили (26 тыс. автомобилей), за счет которых валовые выбросы увеличиваются как минимум на 10-14%.

Основную массу выбросов вредных веществ составляют: окись углерода, углеводороды, окиси азота. Однако для здоровья населения наибольшую опасность представляют канцерогенные вещества (сажа, бензол, свинец, бутадиев) и опасные органические вещества (формальдегид, акромин, толедол, ксилолы). На территории Москвы, где запрещено использование этилированных бензинов, до 70% ущерба здоровью населения связано с вышеперечисленными выбросами.

Общими социально-экономическими причинами, способствующими ухудшению экологической ситуации в связи с функционированием автотранспорта, являются:

- низкий рейтинг экологических проблем среди приоритетов государственного управления в условиях сложной социально-экономической обстановки и вследствие этого крайняя ограниченность бюджетных средств, выделяемых на решение экологических проблем на общегосударственном, региональном и городском уровнях;

- недостаточное осознание обществом серьезности экологических проблем на фоне других социальных проблем;

- недостаточный учет экологических требований в процессе принятия управленческих решений и, как следствие, отсутствие стимулов к развитию рынка "экологически чистой" продукции, услуг и работ экологической направленности;

- недостатки нормативно-правовой базы, несовершенство налоговой системы, отсутствие государственных гарантий, обеспечивающих благоприятный инвестиционный климат для притока в экономику средств, направленных на решение экологических проблем.

Эти же проблемы характерны для всех городов Российской Федерации. В постановлении Правительства Российской Федерации от 25 октября 2001 г. N 6133п-П12 "О национальном плане действий по гигиене окружающей среды Российской Федерации на 2001-2003 гг." утверждены первоочередные мероприятия по улучшению экологической и санитарно-эпидемиологической обстановки в стране. Значительная часть постановления посвящена решению экологических проблем транспорта.

Правительственные мероприятия разработаны во исполнение обязательств Декларации второй Европейской конференции по охране окружающей среды и здоровья населения.

Основной причиной ухудшающейся с каждым годом экологической обстановки в городах является непрерывный рост численности автомобильного парка и числа владельцев транспортных средств, которые по своим "рыночным" законам категорически не желают наравне с личными соблюдать интересы города.

Как правило, мелкие владельцы не имеют производственно-технической базы для выполнения работ по техническому сервису и хранению автомобилей.

Среди других причин необходимо также отметить низкие экологические характеристики отечественных автомобилей и моторных топлив.

Перечисленные проблемы позволяют утверждать, что экологические проблемы в сфере автотранспортного комплекса могут быть кардинально решены только в контексте общего преодоления кризисных явлений в экономике и совершенствования управления автотранспортным комплексом в целом.

Правительством Москвы, Управлением транспорта и связи, Москомприродой, ГУП "Мосавтотранс", автомобильным комплексом, другими организациями проводился и проводится ряд конкретных мер по ослаблению негативного влияния автотранспортного комплекса на экологическую ситуацию в городе. Среди них: контроль за соответствием действующим экологическим нормам автомобилей муниципальных предприятий, оснащение автомобилей нейтрализаторами отработанных газов, перевод автотранспорта на альтернативные виды топлива. В рамках реализации Городской экологической программы два пилотных АТП - а/к N 32 и 41 перевели бензиновые автомобили на использование газового топлива в качестве моторного и сегодня а/к-41 проводит НИОКР по переводу дизельного автомобиля "Бычок" на сжатый природный газ. Проводятся работы по развитию АЗС и расширению сети АГНКС и многотопливных автозаправочных комплексов, существенно сокращающих пробеги и простои при заправке автомобилей; созданию сети моечных и контрольных пунктов, строительству новых и реструктуризации производственно-технической базы АТП под сервисные центры ТО и ремонта с целью повышения технического уровня производства и ряд других мероприятий.

2.12. Производственная база, ремонт и техническое обслуживание грузового автомобильного транспорта

До начала реформ по развитию рыночных отношений в области технического сервиса грузовых автотранспортных средств (АТС) практически весь объем работ по техническому

обслуживанию и ремонту автотранспортных средств в г. Москве осуществлялся на государственных предприятиях автотранспорта общего пользования (бывший Главмосавтотранс) и ведомственных предприятиях (различных министерств и ведомств). На данных предприятиях были сконцентрированы весь подвижной состав и вся ПТБ для производства регламентных и ремонтных работ.

Существовало три основных типа предприятий:

- предприятия комплексного типа (головные АТП), осуществлявшие эксплуатацию, производство регламентных работ и текущий ремонт АТС;
- мелкие предприятия (как правило, филиалы головных АТП с небольшим количеством АТС и слабой производственно-технической базой), осуществлявшие только эксплуатацию и выполнение незначительных объемов работ по поддержанию работоспособности АТС;
- специализированные предприятия (СП), которые не занимались эксплуатацией (авторемонтные заводы по капитальному ремонту (КР) АТС и агрегатов и восстановлению сборочных единиц и деталей АТС).

Как уже отмечалось, стихийный рост грузового автотранспорта за последние 10 лет привел к тому, что в настоящее время в частной и личной собственности находится большая часть городского парка грузовых автомобилей. Их владельцами являются мелкие предприятия и физические лица, которые занимаются только коммерческой эксплуатацией грузовых АТС, не имеют в собственности ПТБ и мест для их хранения, что ведет к нарушению периодичности производства регламентных работ и приводит к увеличению объемов ремонтных работ (на 30-40%).

Обновление парка грузовых автомобилей идет медленными темпами. Около 40% действующего парка находится около или за пределами амортизационных сроков, что требует большого количества ремонтных воздействий.

Грузовые автомобили требуют особого внимания по техническому обслуживанию, т.к. представляют повышенную опасность по сравнению с легковыми автомобилями, сегодня в России от 8 до 10% дорожно-транспортных происшествий, в том числе со смертельным исходом, происходит по причине неудовлетворительного технического состояния автомобилей. Значительная часть выбросов вредных веществ в окружающую среду также зависит от технического состояния автотранспортных средств.

В настоящее время в Москве функционирует около 200 предприятий, предоставляющих услуги технического сервиса грузовым АТС, созданных на базе существующих автотранспортных предприятий, в т.ч. 41 предприятие, входящее в систему "Мосавтотранса". Основной характеристикой технического сервиса грузовых АТС сегодня является отсутствие дефицита услуг при относительно невысоком качестве производства ремонтных и сервисных работ.

В связи с этим проблема поддержания быстрорастущего автомобильного парка города в технически исправном состоянии, несмотря на многократное увеличение количества сервисных предприятий, остается одной из острейших городских проблем.

Основная причина - низкий качественный уровень автосервиса и в большой степени это относится к грузовому транспорту, т.к. его резкий количественный скачок не сопровождался необходимым развитием сети сервисного обслуживания и ремонта на достаточном техническом уровне.

Правительство Москвы приняло ряд постановлений (N 55 от 26.01.99, N 330 от 16.05.2000 и N 352-ПП от 17.04.2001) "О мерах по дальнейшему развитию технического сервиса автотранспортных средств и самоходной техники в г. Москве". ГУП "Мосавтотранс" в рамках реализации этой программы проделал следующую работу:

- разработана и согласована с Правительством Москвы Концепция городской комплексной программы развития технического сервиса автотранспортных средств в г. Москве на 2000-2005 гг.;

- проведена инвентаризация 2256 предприятий технического сервиса и утверждена Городская программа развития технического сервиса автотранспортных средств и самоходной техники в г. Москве на период 2001-2005 гг. с последующим ее развитием до 2010 г. До 2010 г. потребуются создать 102 технических центра, в т.ч. на основе существующей ПТБ предприятий "Мосавтотранса" - 41 центр и на ПТБ министерств, ведомств и прочих организаций - 61 центр, на что потребуются вложения в размере 75 млрд. руб.;

- подготовлены схемы размещения предприятий технического сервиса грузовых автотранспортных средств по административным округам;

- разработаны мероприятия по организации инвестиционного обеспечения и финансовых механизмов функционирования технического сервиса грузовых автомобилей;

- разработано ТЭО на реконструкцию и техническое перевооружение ПТБ 10 предприятий системы "Мосавтотранс" (автокомбинатов N 1, 3, 12, 28, 31, 34, 36, 41, 42 и автобазы N 23 ГУП "Мосхлебтранс"); в зависимости от технического состояния ПТБ предприятиям требуется от 13 до 20 млн. руб.; общая стоимость работ - 150 млн. руб.

Не дожидаясь, когда пройдет техническое перевооружение центров, сегодня уже проводится сервисное обслуживание грузовых автомобилей города, Московской области и др.

Индустриальными методами ведутся сервисные работы на Первом автокомбинате. Здесь обслуживаются отечественные, украинские и белорусские ЗИЛы, КАМАЗы, КРАЗы, МАЗы.

Лучшая по качеству работ не только в Москве, но и в России станция по обслуживанию автобусов и грузовиков фирмы "Мерседес" построена на автокомбинате N 3.

На условиях абонемента обслуживания работают технические центры на автокомбинатах N 36, 31, 42 и ряде других.

И все же новые стандарты качества, новый уровень культуры труда и его результатов недостаточными темпами приходят в сферу технического сервиса на грузовом автомобильном транспорте.

Решение этой задачи сдерживается даже по 10 техническим центрам ГУП "Мосавтотранс", проекты по которым отвечают требованиям современного технического уровня.

2.13. Положение с кадрами

Грузовой автомобильный транспорт, как и весь автомобильный транспорт города, испытывает дефицит в кадрах и, в первую очередь, в водителях.

Дефицит водителей составляет порядка 20% от всех рабочих кадров, требующихся для городского хозяйства. Если этот дефицит на пассажирском транспорте сглажен привлечением иногородних рабочих (40% линейных водителей "Мосгортранса" составляют иногородние), то на грузовом транспорте проблема более острая.

Работа в условиях большой загазованности, постоянных стрессов, смены температур и режимов работы, а также недостаточное качество технических средств приводят к повышенной заболеваемости. Если учесть, что это не компенсируется заработной платой, становится понятным, почему молодежь города предпочитает не связывать свою судьбу с профессией водителя автомобильного транспорта.

Не престижна также профессия автослесаря грузовых автомобилей. В то же время повышение сложности технических средств и условий работы на грузовом автомобильном транспорте требует роста квалификации сотрудников.

3. Основные направления городской транспортной политики на грузовом автомобильном транспорте до 2010 года

Основные направления городской транспортной политики на грузовом автомобильном транспорте до 2010 года предусматривают:

- совершенствование нормативной базы эксплуатации грузового автомобильного транспорта;
- совершенствование экономического механизма, направленного на повышение эффективности автотранспортных услуг;
- повышение эффективности государственного управления и муниципального регулирования перевозочного процесса на грузовом автомобильном транспорте на основе развития логистических систем и внедрения новых технологий;
- развитие междугородних и международных перевозок;
- мониторинг работы грузового автомобильного транспорта, налоговый и статистический учет;
- координацию перевозок между Москвой и Московской областью;
- усиление роли государственных унитарных и крупных автотранспортных предприятий независимо от их форм собственности;
- повышение качества ремонта и технического обслуживания на основе совершенствования программы автосервиса грузовых предприятий и привязки всех автотранспортных предприятий к ремонтной базе;
- совершенствование структуры парка;
- совершенствование системы перевозчик-производитель автотранспортной техники;
- реализацию экологической программы;

- совершенствование системы подготовки и комплектования работников автомобильного транспорта.

3.1. Совершенствование нормативной базы эксплуатации грузового автомобильного транспорта

На период 2003-2006 гг. предусматривается проведение следующих мероприятий, направленных на совершенствование экономико-правового поля на рынке автотранспортных услуг:

Рассмотрение возможности принятия на федеральном уровне нормативных актов на основе выхода с законодательной инициативой Правительства Москвы:

- закона о внесении изменений и дополнений в Закон "О едином налоге на вмененный доход для определенных видов деятельности". Предусматривается установление единого налога на все автотранспортные средства вне зависимости от формы собственности и численности работающих дифференцированно по типам подвижного состава. Это должно создать равные стартовые условия на рынке автотранспортных услуг, стимулировать повышение эффективности производства, сокращение численности парка и транспортных издержек;

КонсультантПлюс: примечание.

Федеральный закон от 31.07.1998 N 148-ФЗ "О едином налоге на вмененный доход для определенных видов деятельности" утратил силу с 1 января 2003 года в связи с принятием Федерального закона от 24.07.2002 N 104-ФЗ.

- закона об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности, Положения о перевозке ряда основных грузов, что должно установить систему и порядок работы автомобильного транспорта, в т.ч. грузового;

- закона об ограничении работы на рынке автомобильных услуг автотранспортных средств, не отвечающих мировым стандартам (по безопасности движения и экологии, Евро-3 и Евро-4).

Рассмотрение возможности принятия на уровне Правительства Москвы:

- нормативного акта, запрещающего реперофилитрование автотранспортных предприятий без согласования с Правительством Москвы, что должно исключить процесс спекуляции земельными территориями;

- нормативного акта, определяющего порядок пребывания грузовых автомобилей иногородних владельцев на территории г. Москвы;

- нормативного акта, вводящего систему отраслевого налогового учета грузового автомобильного транспорта отдельной позицией;

- нормативного акта, совершенствующего систему статистического учета по грузовому автомобильному транспорту (затраты на совершенствование статистической отчетности по грузовому автомобильному транспорту должны включаться в налоговую ставку на единый вмененный налог);

- нормативного акта, определяющего систему мониторинга на рынке автотранспортных услуг: движение грузов, цены на перевозки, цены на услуги логистических предприятий.

3.2. Совершенствование экономического механизма, направленного на повышение эффективности выполнения автотранспортных услуг

Совершенствование экономического механизма и создание цивилизованного рынка автотранспортных услуг предусматривается на основе внедрения нормативных актов, обуславливающих:

- создание равных стартовых условий и стимулов для всех автотранспортных предприятий вне зависимости от форм собственности (единый (фиксированный) налог на вмененный доход на единицу транспортных средств, дифференцированных по грузоподъемности и типу подвижного состава), создание стимула повышения эффективности перевозочного процесса за счет внедрения новых технологических процессов, увеличение режимов работы;

- охват всего автомобильного транспорта налогообложением;

- оперативное государственное реагирование при установлении ценообразования на нерегулируемые цены по грузам городского заказа;

- рассмотрение возможности введения квотирования на конкурсной основе численности транспортных средств, связанных с жизнеобеспечением города и необходимым запасом провозных возможностей;
- совершенствование системы работы с естественными монополистами на рынке автотранспортных услуг;
- создание условий, стимулирующих рост прибыли за счет повышения эффективности производства, а не за счет роста цен и спекуляции ресурсами (совершенствование структуры собственности, повышение производительности труда, внедрение новой техники и технологий, рациональное использование средств инвесторов).

3.3. Усиление роли государственных унитарных и крупных автотранспортных предприятий независимо от форм собственности

В 2003-2010 гг. предусматривается проведение мероприятий, направленных на усиление роли ГУП и крупных АТП независимо от форм собственности. В т.ч. установление приоритетов в выполнении городского заказа, получении кредитов. Такое положение связано с тем, что рынок автотранспортных услуг перенаселен мелкими предприятиями, не отвечающими за культуру и качество предоставленных услуг. Опыт работы крупных автотранспортных предприятий показал наличие таких возможностей повышения эффективности перевозок, каких не имеют малые предприятия:

- внедрение новой технологии;
- специализация производства;
- организация опытной эксплуатации нового подвижного состава на основе долговременных связей с заводом-изготовителем.

3.4. Координация работы по оказанию автотранспортных услуг между Москвой и Московской областью

С целью координации работ по оказанию автотранспортных услуг на 2003-2010 гг. между Москвой и Московской областью необходима разработка на взаимовыгодных условиях:

- системы распределения районов, объемов перевозок;
- системы контроля и взаимовыручки;
- организация работы должна быть возложена на совместную межрегиональную комиссию по автомобильному транспорту.

3.5. Развитие междугородних и международных перевозок

Развитие междугородних и международных перевозок рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста, обеспечения транспортно-экономических связей России, расширения внешней торговли, повышения конкурентоспособности российских предприятий транспорта, развития российской части международных транспортных коридоров, вхождения в мировую транспортную систему на основе осуществления политики международной интеграции. Некоторые показатели международных и междугородних перевозок приведены в приложениях 7-20.

Для Московского мегаполиса проблема координации и взаимодействия работы различных видов транспорта приобретает особую актуальность, учитывая место и роль Московского транспортного узла в системе внешнеэкономических связей России.

Можно выделить три основных направления интеграционной деятельности видов транспорта.

К первому относятся технико-технологические формы, охватывающие проблемы транспортно-экспедиционного обслуживания, развития технических средств транспорта, непосредственную организацию перевозочного процесса и перевалки грузов в транспортных узлах с одного вида транспорта на другой, проблему информатизации перевозочного процесса.

Второе направление охватывает организационно-правовые формы координации и взаимодействия видов транспорта, выражающиеся в организации управления транспортным процессом, а также во взаимосвязанности правовых норм и регламентации согласованной работы предприятий разных видов транспорта в транспортных узлах.

Третье охватывает экономические формы, выражающиеся в установлении экономически целесообразных сфер применения различных видов транспорта, планировании грузопотоков в

соответствии с маркетинговой стратегией, осуществлении тарифной политики, введении системы взаиморасчетов, обеспечении согласования экономических интересов участников единого транспортно-технологического эффекта, полученного в транспортном узле за счет скоординированной деятельности предприятий разных видов транспорта.

Для решения всех вышеперечисленных вопросов разработана программа координации работ различных видов транспорта в Московском транспортном узле, однако учитывая роль грузового автомобильного транспорта, необходима программа дальнейшего развития транспортных систем при междугородних и международных перевозках.

Емкость рынка транспортных услуг по перевозке грузов внешней торговли России автомобильным транспортом оценивается в 4 млрд. долларов США в год. Доля отечественных перевозчиков на этом рынке относительно невелика и составляет менее 40%. Связанные с этим ежегодные потери российской экономики превышают 1 млрд. долларов США. При этом следует отметить, что предприятия, осуществляющие международные автомобильные перевозки, обеспечивают 27,9% внешнеторгового оборота России, платежи по бюджету от их деятельности превышают 300 млн. долларов США в год.

Одной из основных причин низкой конкурентоспособности отечественных автомобильных перевозчиков является отсутствие возможности приобретать современные транспортные средства, отвечающие по показателям экономичности и экологичности современным стандартам (в т.ч. Евро-3 и Евро-4).

Закупка отечественных грузовиков невозможна из-за отсутствия их производства, закупка автопоездов производства иностранных фирм заблокирована таможенными и налоговыми барьерами.

Экономический анализ деятельности международных автоперевозчиков показывает, что с ужесточением таможенных и налоговых режимов их инвестиционные возможности резко падают, парк транспортных средств стареет и, как следствие, происходит потеря рынка из-за снижения конкурентоспособности.

Республика Беларусь, страны Балтии и Польша создали исключительно благоприятные таможенные и налоговые режимы для приобретения национальными автоперевозчиками транспортных средств, обновили и расширили их парк и освоили около 2/3 рынка перевозок международных грузов России.

Учитывая, что международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров являются одним из приоритетных направлений экономической деятельности Российской Федерации, ГТК РФ и Минтранс РФ внесли в Правительство РФ проект постановления Правительства "О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок" (письмо ГТК от 26.04.2001 N 107/164).

Одним из важнейших инструментов экономической политики любой страны, оказывающих прямое влияние на развитие международных перевозок грузов, служит разрешительная система, так как она направлена, в первую очередь, на защиту интересов автомобильных перевозчиков данной страны.

Разрешительная система дает возможность регулировать в количественном отношении въезд иностранных транспортных средств на территорию государства, тем самым создавая предпосылки для увеличения или более равномерного участия перевозчиков своей страны в международных перевозках грузов на основе взаимной выгоды.

В настоящее время между Россией и другими странами действуют 46 двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении, регулирующих вопросы разрешительной системы, в т.ч. порядок обмена и виды разрешений на перевозки пассажиров и грузов. Соглашением может также предусматриваться освобождение от разрешительной системы.

Количество (контингенты) разрешений на перевозки грузов определяется ежегодно компетентными органами России и других стран по согласованию. В соответствии с соглашениями такими компетентными органами являются министерства транспорта.

Перевозки грузов, выполняемые перевозчиками третьих стран (перевозчик, автотранспортные средства которого зарегистрированы в стране, не являющейся страной отправления или назначения груза), в связи с их особым статусом, как правило, должны осуществляться по специальным разрешениям. Данное положение закреплено в Федеральном законе от 24 июля 1998 г. N 127-ФЗ "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" и реализовано в большинстве соглашений России о международном автомобильном сообщении.

Основными конкурентами российских автотранспортников из перевозчиков грузов третьих стран являются белорусские, литовские, польские, латвийские и украинские перевозчики, которые перевозят порядка 85% всех грузов, доставляемых перевозчиками третьих стран.

Необходимо отдельно остановиться на вопросе регулирования участия белорусских перевозчиков в перевозках грузов на российском рынке международных перевозок по сравнению с перевозчиками других стран (доля белорусского автотранспорта составляет примерно половину всех перевозок грузов, доставляемых перевозчиками третьих стран).

В соответствии с действующим двусторонним соглашением перевозки грузов между Россией и Беларусью в двустороннем сообщении, а также транзитом по территории обеих стран осуществляются на безразрешительной основе. Перевозки грузов в/из третьих стран не регулируются двусторонним соглашением и соответственно применяется внутреннее национальное законодательство. Согласно Федеральному закону от 24 июля 1998 г. N 127-ФЗ "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" данные перевозки могут осуществляться белорусским автотранспортом на основании специальных разрешений. При этом в соответствии с договоренностями между компетентными органами обеих стран до 2001 г. указанные разрешения выделялись белорусской стороне без ограничений, по потребности.

Одной из основных проблем, сдерживающих развитие перевозчиков города по сравнению с иностранными, является более высокий уровень налогов для российских перевозчиков. Поэтому государственное регулирование выдаваемой Правительством РФ квоты разрешений на выполнение перевозок перевозчиками третьих стран, в первую очередь Республики Беларусь, является ключевым до момента принятия в РФ законодательной базы, уравнивающей возможности российских перевозчиков.

С целью практического увеличения доли перевозчиков региона, увеличения поступлений в виде налогов в бюджеты региона и РФ необходимо обратиться от имени Мэра Москвы в Правительство РФ по ограничению выдачи льготных разрешений перевозчикам третьих стран.

Среди транспортных узлов особое место занимают распределительные грузовые центры, представляющие собой перегрузочные пункты в системе материально-технического снабжения и располагающие значительными складскими площадями для промежуточного складирования и переработки, сортировки, маркировки, комплектования грузов с последующим распределением потребителям. В принципе любой транспортный узел по своей функциональной сущности играет роль транспортно-распределительного центра.

Целью формирования и развития международных транспортных коридоров (МТК) на территории России является обеспечение условий для повышения надежности и эффективности российских внешнеторговых перевозок, вовлечения дополнительных транзитных грузопотоков на транспортные коммуникации страны, привлечения отечественных и иностранных инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры, интеграции российского транспорта в европейскую и мировую транспортные системы.

В соответствии с решением Критской конференции по вопросам развития Трансъевропейской сети определена система приоритетных международных транспортных коридоров, которая включает в себя девять европейских транспортных коридоров, три из которых - N 1, 2 и 9 - проходят по территории России и используют российские транспортные коммуникации.

Наибольшую протяженность по российской территории имеет МТК N 9, который берет начало от границы с Финляндией, подходит к Санкт-Петербургу и далее в направлениях на Киев (через Москву и через Псков) до границ с Украиной и Беларусью.

На третьей Общеевропейской конференции по транспорту в г. Хельсинки (июнь 1997 г.) было принято решение о продлении на территории России МТК N 2 от Москвы до Нижнего Новгорода и МТК N 9 от Москвы до Новороссийска и Астрахани.

Продолжение МТК N 9 с включением в его состав российских водно-транспортных участков в направлениях С.-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Астрахань - Ростов-на-Дону - Новороссийск с использованием судов внутреннего и смешанного "река-море" плавания будет способствовать обеспечению внешнеэкономических связей России с государствами Балтийского, Прикаспийского и Азово-Черноморского бассейна.

Продление транспортного коридора N 3 "Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород" до Екатеринбурга с последующим выходом по Транссибирской магистрали к Дальневосточным портам обеспечит перевозку грузов через территорию России из стран Западной Европы в страны Тихоокеанского региона.

Следует отметить, что практически все формирующиеся на территории России транспортные коридоры имеют начально-конечным или важным промежуточным пунктом

Московский транспортный узел, объективно выступающий в качестве системного ядра российской сети трансъевропейских коридоров.

Уже сейчас должны решаться вопросы, связанные с работой единого оператора интермодальных (смешанных) перевозок грузов, создания унифицированных грузовых мест, развития контейнерных и контрейлерных перевозок грузов, формирования межрегиональных и международных интегрированных логистических транспортных систем и транспортно-распределительных логистических центров.

В связи с этим Правительству Москвы и Министерству транспорта России необходимо рассмотреть вопрос о передаче части государственных и муниципальных контрактов на перевозку внешнеторговых грузов логистическим центрам для организации полного логистического сопровождения на базе электронной передачи сообщений. В свою очередь, Московский ТЛЦ возьмет на себя функцию головной организации.

3.6. Основные принципы построения внутригородской (внутрирегиональной) логистической системы на грузовом автомобильном транспорте

В период 2003-2010 гг. предусматривается широкое развитие логистических систем и внедрение их на грузовом автомобильном транспорте. Основная концепция построения практических логистических систем должна быть основана на принципе строго координированного взаимодействия и согласованности основных элементов снабжения, производства, сбыта, распределения и транспортирования продукции.

Условием создания и эффективного функционирования логистической системы является заинтересованность в ней всех ее участников: изготовителей, потребителей, экспедиторов и перевозчиков. Поэтому одним из основных направлений развития методов управления городским транспортным комплексом должны стать методы совершенствования грузопотоков и организации строго упорядоченной схемы грузодвижения, основанные на принципах транспортной логистики.

Создание эффективной логистической системы является актуальной задачей не только с точки зрения обоснованной внутритранспортной реструктуризации, но и в свете создания новых рабочих мест и повышения организующей роли транспорта в подъеме и развитии экономики. Новая система должна работать на принципах самоорганизации, охватывая все стадии производственного процесса: сбыт готовой продукции, минимизацию запасов, календарное планирование поставок, грузовые автотранспортные операции. При этом наряду с ускорением доставки грузов должны сокращаться сроки от поступления продукции на предприятие до ее потребления.

Логистические центры грузового транспортного комплекса Москвы осуществляют взаимодействие с аналогичными структурами других видов транспорта, обеспечивая связь производства и потребления.

Логистические центры, объединяя автоматизированные диспетчерские центры и систему фирменного транспортного обслуживания, должны функционировать на основе договоров с отправителями и получателями грузов и заранее подготовленной информации о материальных потоках. В их задачу будет входить разработка количественных и качественных нормативов, большинство из которых носят юридический характер и должны быть закреплены в договорах на перевозки и оказание услуг. При этом по всей логистической цепи, включая склады и структуры производителей и потребителей продукции, смогут согласовать условия, при которых будет обеспечено выполнение календарных планов поставок продукции, нормативов и логистических услуг с максимально возможным освобождением производителей и потребителей от решения текущих вопросов поставок, информационного и юридического оформления и сопровождения материальных потоков.

Таким образом, внедрение логистических систем, создаваемых на основе данных подходов, будет означать придание транспорту новых функций, органически объединяющих сферы производства и потребления.

Грузоперевозки по автомобильным дорогам характеризуются с точки зрения их способностей к интеграции в логистические решения следующими признаками:

- сеть дорог для автомобильного транспорта является самой плотной из всех имеющихся. Автомобильный транспорт может непосредственно подъезжать, как правило, к любому месту расположения своего клиента. Таким образом, отсутствуют дорогостоящие и затратные по времени процессы перевалки грузов, которые возникают при смене одного транспортного средства на другое. За счет этого могут быть снижены и расходы на упаковку грузов;

- каждое автомобильное транспортное средство управляется индивидуально. Следовательно, оно может быть вызвано в любой момент для выполнения транспортной задачи;

- грузовой автотранспорт делит транспортные пути с другими участниками дорожного движения, таким образом, на автомобильных дорогах возникает гетерогенный комбинированный транспортный поток. Он перемещается, используя визуальный обзор, а не колею, из-за чего изначально возникает повышенная опасность появления различных коллизий на дорогах.

Нормативным показателем является средняя скорость движения:

- для движения внутри города - 20 км/час;
- для расстояний от 4 до 20 км - 40 км/час;
- для движения по дорогам общегосударственного значения - 60 км/час;
- для движения по автомагистралям на большие расстояния - 80 км/час.

Грузовой автотранспорт имеет ограниченную возможность создания автомобильных поездов путем включения в него нескольких транспортных единиц. Для максимальной длины автомобильного транспорта законодательством установлены ограничения. Для грузового автотранспорта также имеются ограничения по мощности, по массе и нагрузке на дорожное полотно.

Особенности грузового автотранспорта позволяют использовать его для прямой транспортировки, особенно для транспортировки высокоценных грузов с точным выполнением временных условий, а также для обслуживания территорий в комбинации с другими видами транспорта.

Выполнение транспортировки в рамках грузовых автоперевозок может осуществляться коммерческими транспортными предприятиями, а также собственным автопарком предприятий. На принятие решения об использовании собственного автопарка оказывают влияние следующие факторы:

- степень привязки транспорта к технологическим процессам в промышленности, строительстве, торговле или сельском хозяйстве;
- специфика видов грузов и связанная с этим необходимость использования специализированного транспортного средства;
- частота и регулярность транспортировок;
- запрет на предоставление услуг внутренним транспортом для третьих лиц;
- экономическая целесообразность использования собственного автопарка, что опять же зависит от вышеназванных факторов.

Предприятия, которые профессионально работают в сфере грузовых автоперевозок, подразделяются на:

- транспортные предприятия и предприятия по грузовым автоперевозкам;
- экспедиторские предприятия без собственного парка транспортных средств;
- экспедиторские предприятия с собственным парком транспортных средств.

В то время как предприятия грузового автотранспорта концентрируют свою деятельность прежде всего на услугах по перевозкам, экспедитор традиционно проводит от собственного имени расчеты с грузоотправителем или грузополучателем за предоставление услуг по транспортировке с использованием нескольких звеньев, перевалке или предоставлению складских услуг.

Он имеет также право самостоятельно осуществлять работы внутри транспортной цепочки.

Традиционные задачи, которые выполняет экспедитор, создают именно для него предпосылки для функционирования в качестве предприятия, предоставляющего логистические услуги:

- экспедиторы и раньше занимались координацией деятельности многих участников внутри транспортной цепочки при преодолении мест стыковок;
- раскрытие синергетических эффектов за счет консолидации грузов или использования метода грузовых единиц относится также к задачам экспедиторов;
- наряду с задачей физической реализации транспортировок экспедитор берет на себя и коммерческое исполнение расчетов с клиентами за транспортные услуги;
- складские и информационные услуги и раньше частично относились к предлагаемым экспедиторами видам работ.

В противоположность к прежнему пониманию проблемы экспедитор как логистическое предприятие вышел сегодня далеко за пределы прежней деятельности по осуществлению грузоперевозок и организации транспортных цепочек.

Погрузочная платформа грузоотправителя и въездные ворота получателя грузов уже не являются границами сфер деятельности логистического предприятия.

Экспедитор все глубже вникает в процессы клиента, которому он предлагает свои транспортные услуги по снабжению, производству и сбыту. Он включается в треугольник отношений поставщик-производитель-потребитель и организует между ними комплексную логистическую грузовую и информационную цепочку. Общая схема логистических услуг приведена на рис. 1.

ВЫПОЛНЕНИЕ КОМПЛЕКСНЫХ УСЛУГ ЭКСПЕДИТОРОМ

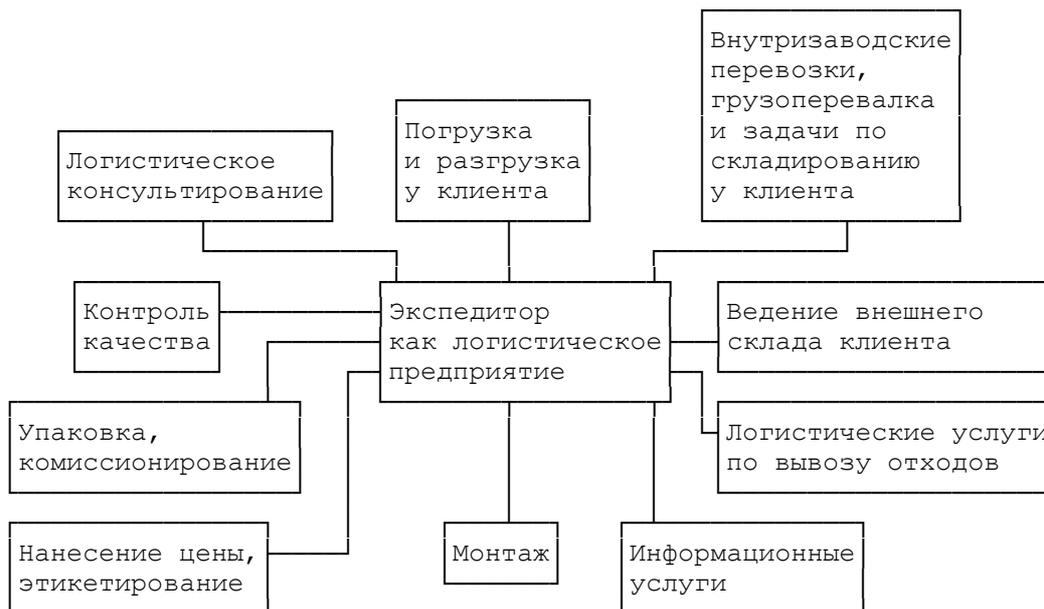


Рис. 1

Интеграция грузовых автоперевозок в концепцию "точно-во-время", которую используют производственные предприятия, привела к тесным партнерским отношениям предприятий транспортной и производственной сферы.

В рамках этой концепции грузы распределяются для производственных целей уже по пути следования, поэтому необходимо иметь постоянное представление о состоянии транспортировки. Отсюда вытекают и новые требования, предъявляемые к автомобильным грузоперевозкам, где ранее, в отличие от других видов транспортировок, не было принято постоянно следить за ходом транспортировки между местами погрузки и разгрузки.

На базе собственного складского оборудования многие экспедиторы реализуют сегодня такие задачи как консолидация грузов, их распределение и промежуточное складирование, коммисионирование и упаковка.

В рамках реализации грузоперевозок выполняются задачи по обеспечению надежности погрузок и сохранению качества грузов. Перечень предложений предоставляемых услуг дополняется выполнением различных коммерческих задач, таких как таможенная очистка, получение платежей, страховка и ведение расчетов.

Преимущества, которые могут образоваться в ходе такого сотрудничества, и предпосылки, которые следует для этого создать экспедитору, можно рассмотреть на примере одного поставщика (рис. 2).

ВЫГОДА, ПОЛУЧАЕМАЯ ОТ УПРАВЛЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОМ ВНЕШНИМ СКЛАДОМ ОДНОГО ПОСТАВЩИКА

Преимущества для поставщика	Предпосылки для использования экспедитора
Снижение транспортных расходов за счет объединения отсылок нескольких клиентов	Размещение склада экспедитора вблизи от потребителя

Отказ от собственного складского хозяйства	Гибкое предложение по использованию складских мощностей и персонала
Перевод постоянных затрат на обслуживание зданий и на персонал в переменные	Предоставление квалифицированного персонала для контроля за поступлением товара и для проведения работ по коммиссионированию
Уменьшение физических и информационных мест стыковок	Надежный и мощный парк транспортных средств для вывоза деталей и поставки в режиме "точно-во-время"
Использование информационных мощностей экспедитора	Мощная система электронной обработки данных для управления информационным потоком между поставщиком, экспедитором и потребителем
Использование специфических логистических ноу-хау экспедитора	Возможен запрос в диалоговом режиме о наличии запросов, движении деталей, дефиците, деталях, заблокированных для контроля качества, резервировании и наличии складских мест
Снижение рисков при поставках	

Рис. 2

Научно-методическое единство в подходах и решении городских транспортных проблем рассматривается как обязательное целевое успешное решение актуальных вопросов:

- формирования общего транспортного и информационно-телекоммуникационного пространств;
- согласования тарифной политики на транспорте и в сфере услуг связи;
- обоснования путей развития рынка грузовых автотранспортных услуг в Москве;
- разработки информационной базы о тарифах на рынке услуг, гармонизации нормативно-правовой базы в области транспорта, дорожного хозяйства и связи, разработки предложений по обновлению и ремонту подвижного состава, парка воздушных судов и других технических средств для транспорта;
- интеграции в международные транспортные коридоры;
- обеспечения общей и экологической безопасности на грузовом транспорте;
- формирования и использования информационных ресурсов для целей экономической интеграции, возможности интегрирования согласованных тарифов в международные тарифные системы;
- создания информационной базы о величине тарифов на рынке транспортных услуг.

3.7. Внедрение телематики, мониторинг грузового автомобильного транспорта, налоговый и статистический учет

Предусматривается в период 2003-2010 годов на основе внедрения телематических систем реализация следующих задач:

- необходимость строгого планирования и соблюдения маршрутов движения транспортных средств (опасные, крупногабаритные и тяжеловесные грузы);
- оперативность доставки грузов (скоропортящиеся грузы);
- четкое выполнение временного графика доставки грузов нескольким получателям (интермодальные перевозки, перевозки детского питания, хлебобулочных изделий и других продуктов питания, перевозки ЖБИ и других строительных грузов);
- мониторинг состояния автомобиля и/или груза (опасные грузы, скоропортящиеся грузы, лекарства и медицинские препараты);

- безопасность водителя (на различных перевозках - опасные маршруты, ценные грузы и т.п.);
- оперативная связь - передача данных и/или речевой информации (интермодальные перевозки, перевозки сборных грузов, перевозки различных грузов с обратной или попутной загрузкой).

В настоящее время телематика хотя и не в состоянии предупреждать "пробки", тем не менее способна рассчитать плотность движения транспорта, провести статистику движения по регионам и прогнозировать заторы на дорогах. На основании этих данных можно составлять расчеты расстояний, времени движения, а также получать надежные данные о времени транспортировки. Полученная информация позволяет перевозчику и экспедитору более экономно планировать использование своих производственных средств, работу сотрудников логистических служб и наличие материальных запасов.

Следующим этапом развития телематических систем должно стать оптимальное планирование маршрутов и управление транспортными средствами в реальном времени, а именно:

- мониторинг перевозок в г. Москве и позиционирования транспортных средств;
- маршрутизация грузоперевозок на территории г. Москвы;
- обеспечение связи и информационного обмена оперативными данными как с транспортными средствами, так и между предприятиями, выполняющими грузоперевозки в Москве.

При условии низкой стоимости предоставления услуг и минимизации затрат на оборудование внедрение подобных систем должно способствовать:

- повышению эффективности и качества управления грузоперевозками за счет принятия оптимальных решений на основе использования новых методов и прогрессивных технологий;
- обеспечению эффективного использования парка подвижного состава внутригородских автоперевозчиков;
- сокращению численности подвижного состава, занятого на обслуживании городского хозяйства;
- повышению эффективности комплекса мероприятий по ограничению движения большегрузного автотранспорта в г. Москве, особенно в центральной части города, за счет контроля и оптимизации маршрутов движения автотранспорта;
- улучшению дорожно-транспортной обстановки в городе посредством упорядочения грузоперевозок на основе использования результатов работы по внедрению системы;
- снижению отрицательного воздействия автотранспорта на экологию г. Москвы посредством сокращения численности парка автотранспортных средств за счет повышения эффективности использования автомобилей;
- обеспечению безопасности всех участников дорожного движения (пешеходов, водителей, автотранспортных средств);
- обеспечению сохранности перевозимых грузов;
- экономии затрат потребителей автотранспортных услуг за счет повышения качества и эффективности транспортного обслуживания (сокращения срывов перевозок, сохранности грузов, снижения издержек и т.п.);
- экономии затрат транспортных предприятий посредством снижения расходов на содержание дополнительных диспетчерских пунктов и служб линейного контроля;
- экономии бюджетных средств на транспортное обслуживание городских потребителей за счет повышения эффективности работы и снижения непроизводительных затрат на перевозки.

Дальнейшее развитие системы в рамках информационно-аналитического обеспечения транспортно-экспедиционной деятельности должно привести к формированию единого информационного пространства транспортного комплекса г. Москвы посредством интеграции информационно-справочных потоков и действующих баз данных ГУП "Мосавтотранс", УГИБДД ГУВД г. Москвы и Московской транспортной инспекции.

Создание единой информационно-телекоммуникационной системы транспортного комплекса, построенной на основе Internet-технологий, явилось бы логическим развитием процесса информатизации отрасли и позволило бы решить многие существующие проблемы.

Построение единого информационного обеспечения потребителя транспортных услуг должно быть основано на принципе единства транспортного комплекса, который базируется на следующих элементах:

- унифицированные системы электронного документооборота;
- единые нормативные классификаторы (грузы, пункты погрузки-выгрузки и другие);

- непрерывный процесс слежения за транспортными средствами и грузом "от двери до двери";
- унификация основных информационных технологий для однородных предприятий транспорта;
- согласованность (совместимость) технических средств, протоколов обмена и, по возможности, программного обеспечения;
- согласованный подход к созданию систем связи и, в частности, средств считывания информации с подвижных объектов.

Единый подход позволит в дальнейшем обеспечить построение законченных логистических сетей, связывающих всех участников транспортного комплекса с потребителями транспортных услуг.

Именно эта задача является одним из стратегических направлений развития транспортного комплекса в соответствии с Концепцией развития единой информационно-телекоммуникационной системы в транспортном комплексе России на период до 2005 года, одобренной Научно-техническим советом Министерства транспорта Российской Федерации в 1998 году.

Полный комплекс информационного обеспечения работы грузового автомобильного транспорта должен включать:

- создание отраслевого направления учета автотранспортных предприятий в Государственной налоговой инспекции;
- расширение номенклатуры информации Мосгоркомстата;
- создание информационного центра по ценам на автотранспортные услуги.

3.8. Развитие автомобилестроения грузовых транспортных средств

В 2003-2010 гг. предусматривается активный контакт с автомобильной промышленностью, направленный на развитие грузового автомобильного транспорта.

Продукция, выпускаемая промышленностью Российской Федерации, по своим эксплуатационным и техническим характеристикам: удельному расходу топлива, затратам на ТО и ремонт, по надежности узлов и агрегатов, экологической безопасности - значительно уступает зарубежным аналогам, что приводит к неконкурентоспособности отечественных автомобилей на рынке транспортных услуг.

Процесс автомобилизации наряду со значительным ускорением развития экономики и социальной сферы сопровождается нарастающими негативными эффектами, которые необходимо учитывать при формировании автотранспортной политики.

В области модернизации и обновления парка автотранспортных средств должны быть приняты неотложные меры по замене устаревших и амортизированных грузовых автомобилей, совершенствованию структуры парка по грузоподъемности, типу кузова, видам потребляемого топлива с учетом приведения в соответствие с требованиями широкого внедрения высокоэффективных технологий перевозок грузов, повышения качества обслуживания перевозок, снижения негативного влияния автомобилей на окружающую среду и обеспечения безопасности населения.

Особое внимание в транспортной политике должно быть уделено автомобильной промышленностью разработке новых типов подвижного состава, конкурентоспособного на рынке транспортных услуг, с широкой возможностью специализации и экономической эффективностью, отвечающими современным требованиям европейских и международных стандартов.

Основой решения этой сложной и важной задачи должна стать общегосударственная транспортная политика, предусматривающая поддержку промышленности:

- в усилении научной поддержки по разработке нового поколения подвижного состава, разработке и внедрению новых прогрессивных технологий, включая закупку оборудования, приобретаемого по импорту на льготной или беспошлинной основе;
- в стимулировании ввоза отдельных видов комплектующих изделий для производства автомобилей, а также современных автотранспортных средств для междугородних перевозок, которые пока не могут производиться в Российской Федерации.

Развитие автомобильной промышленности должно обеспечить рынок транспортных услуг конкурентоспособными транспортными средствами по видам перевозок:

- Для перевозки строительных грузов:
 - самосвалы грузоподъемностью 20-30 тонн;

- автопоезда со специализированными полуприцепами общей массой 40-44 тонны.
Для перевозки грузов в междугороднем и международном сообщении:
- автопоезда с полуприцепами для перевозки скоропортящейся продукции и промышленных грузов общей массой 40-44 тонны.
Для перевозки грузов торговли и социальной сферы:
- малотоннажные автомобили грузоподъемностью от 500 кг до 3 тонн.
- Для модернизации и обновления парка автотранспортных средств с требованиями рынка автотранспортных услуг и условиями эксплуатации автомобилей необходимо:
 - разработка и реализация экономического и финансового механизмов, обеспечивающих ускоренную замену амортизированных автомобилей, создание целевых фондов для приобретения новых автомобилей, использование льготного банковского кредита и бюджетного инвестирования и др.;
 - развитие при поддержке Правительства Москвы и финансовых структур системы лизинга автотранспортных средств, в первую очередь, для пополнения парка предприятий общего пользования и автомобильных колонн войскового типа.

3.9. Совершенствование структуры парка подвижного состава грузового автомобильного транспорта

В 2003-2010 гг. предусматривается разработка программы совершенствования структуры парка подвижного состава, направленной на:

- повышение эффективности работы грузовых автомобилей;
- снижение вредных выбросов в окружающую среду;
- создание базы для квотирования грузового автомобильного транспорта на конкурсной основе.

Предусматривается создание аппарата расчетов и корректировки рациональной структуры парка, а также создание информационной базы, необходимой для расчетов.

3.10. Развитие системы заказчик-производитель подвижного состава (требования к промышленности, долгосрочные связи с заводами-изготовителями)

На автомобильном транспорте Москвы имеется положительный опыт взаимодействия с заводами-изготовителями, основанного на эксплуатации техники и доведения до производителя требований по совершенствованию продукции.

Московские автотранспортники обеспечивались и обеспечиваются поставками автомобильного подвижного состава с отечественных автозаводов. С целью повышения производительности подвижного состава, сохранности перевозимых грузов, обеспечения потребительского спроса в перевозках в системе "Мосавтотранс" была создана мощная производственная база обеспечения научно-техническим потенциалом для производства специализированного подвижного состава (СПС), не выпускаемого промышленностью. Техническое задание на разработку СПС согласовывалось с заводами автомобильной промышленности, а "Мосавтотранс" как разработчик изделий являлся базовой организацией в СССР по согласованию разработок по СПС.

Авторемонтное производство выполняло функции вторичного производства автомобилей и их агрегатов. Московские автотранспортники предъявляли повышенные требования к автомобилям по эксплуатационным, техническим и экологическим характеристикам.

Апробация новой автомобильной техники проходила на автотранспортных предприятиях системы "Мосавтотранс". Опорные предприятия "Мосавтотранс", автомобилестроители и научные организации проводили на базе научно-технического сотрудничества работу в области организации технической эксплуатации и ремонта с целью повышения качества, надежности и долговечности автомобилей.

АМО "ЗИЛ", Минский автозавод, Ульяновский автозавод, "Автогаз" и другие совместно с ГУП "Мосавтотранс" проводили научно-техническую обработку результатов эксплуатации по дизельным автомобилям в ЭПАХ (экспериментальное производственное автохозяйство), созданном на базе автокомбината N 1; по бензиновым автомобилям и автомобилям, работающим на альтернативных видах топлива, - на автокомбинатах N 41, 31, 34. На базе автокомбината N 34 был создан ЭПАХ, на котором проходила опытная эксплуатация электромобилей на базе УАЗ в количестве 12 ед.

Достиженные совместные результаты АМО "ЗИЛ", "Мосавтотранс" и автопредприятиями по повышению пробега автомобилей ЗИЛ до 350 тыс. километров без капитального ремонта стали реальностью и легли в основу норматива - Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава.

Постоянная информация ГУП "Мосавтотранс", АМО "ЗИЛ" о конструктивных технологических дефектах ЗИЛ-5301 "Бычок" позволило заводу провести работу по повышению качества автомобиля, о чем свидетельствует снижение рекламаций к заводу по стартерам, заднему мосту, тормозной системе, электрооборудованию и др.

Более 40 лет ГУП "Мосавтотранс" и Минский автозавод связывают партнерские отношения. В рамках этого сотрудничества проводятся выставки-семинары, конференции, представляются экспозиции автомобильной техники, состав которой определяется исходя из потребностей в ней автотранспортных предприятий Москвы. В основе выбора новой техники учитываются факторы, направленные на выполнение введенных в России международных Правил ЭКОН и отечественных стандартов, экологические характеристики автомобильных двигателей, в первую очередь, снижение выбросов отработавших газов, дымности за счет оптимизации рабочего процесса двигателей, в использовании турбонаддува.

ГУП "Мосавтотранс" при поддержке Правительства Москвы, Управления транспорта и связи, Управления городского заказа расширяет деловое и научно-техническое сотрудничество с другими предприятиями Московского региона.

Для выполнения стратегических задач, поставленных Правительством Москвы, ГУП "Мосавтотранс" работает в рамках реализации программы "Продовольственный холод" по внедрению авторефрижераторной техники и обеспечению ее надежной эксплуатации на базе автомобиля ЗИЛ-5301 и большегрузного полуприцепа-рефрижератора объемом 82-85 кубических метров.

Для перевозки противогололедных материалов (ХКМ) ГУП "Мосавтотранс" совместно с ЗАО "Бецема" в 2001-2002 гг. работало в области создания полуприцепа-цистерны грузоподъемностью 26 тонн по техническому заданию, разработанному ГУП "Мосавтотранс". Автопоезд в составе полуприцепа и тягача МАЗ-642208-22, соответствующего нормам Евро-2, внедрен на перевозках ХКМ в количестве 165 единиц.

Предусматривается, что на основе инвентаризации и анализа работы отделов и участков ЭПАХ будет разработана программа развития сотрудничества "пользователь-производитель" автомобильной техники.

3.11. Лизинг и обновление парка подвижного состава

Как отмечалось выше, в 2001 году совокупный парк грузовых автомобилей города Москвы насчитывал 224,6 тысячи автомобилей.

Детальный анализ структуры данного парка автотранспортных средств по сроку эксплуатации, приведенный в приложении 4, достаточно наглядно показывает, что более 50% (68,9%) парка находится в изношенном состоянии, то есть практически 155 тысяч автотранспортных средств эксплуатируются более 5 лет.

Данная возрастная структура неминуемо сказывается на следующих социально значимых параметрах.

Во-первых, "старый" парк обуславливает значительно меньшую выработку автотранспортных средств: тот объем перевозок, который сейчас выполняют 220 тысяч автомобилей, мог бы быть выполнен гораздо меньшим количеством "новых" автомобилей (со сроком эксплуатации до 5 лет).

Во-вторых, резко возрастает аварийность на автомобильных дорогах и ухудшается безопасность дорожного движения. Связано это со следующим:

- по данным приложения 5 в среднем доля исправных автомобилей составляет примерно 60% от общего количества автомобилей;

- на изношенный автомобиль сложнее найти высококлассного водителя.

В-третьих, "старение" автомобилей вызывает ухудшение экологической обстановки в городе, так как при увеличении срока эксплуатации автомобиля резко возрастают показатели вредных выбросов в атмосферу и дымности, ухудшается топливная экономичность. Кроме того, более 50% существующего парка оснащено двигателями, не отвечающими современным требованиям экологической безопасности.

И наконец, в-четвертых, практика показывает, что при эксплуатации автомобилей со временем удельные затраты на проведение ремонта и обслуживания, удельные затраты на топливо и смазочные материалы значительно увеличиваются. Это приводит к тому, что

перевозчики вынуждены увеличивать тарифы на перевозки, а это увеличивает стоимость социально значимых товаров (плодоовощная продукция, хлеб, продукты питания, строительные грузы и прочее).

В городе назрела острая необходимость в выработке комплексного подхода к решению вопроса своевременного обновления парка автотранспортных средств в автотранспортных предприятиях, занятых на перевозках социально значимых товаров.

Отсутствие необходимых средств не позволяет в полной мере своевременно обновлять парк подвижного состава. В этих условиях основным направлением приобретения парка подвижного состава является лизинг.

3.12. Совершенствование системы работы с кадрами на грузовом автомобильном транспорте и их подготовка

Повышение эффективности работы с кадрами на грузовом автомобильном транспорте тесно связано с разработкой и реализацией мероприятий, направленных на повышение престижности труда основных работников - водителей и автослесарей. К ряду таких мероприятий можно отнести:

- установление надбавок за постоянный стаж работы;
- установление социальных льгот, оплата которых производится через государственные финансовые источники (обучение, медицинское обслуживание и др.);
- установление контрактных основ взаимоотношений "водитель-работодатель".

На 2003-2010 гг. предусматривается разработка и реализация программы повышения престижности труда водителей.

3.13. Укрепление мобилизационных функций грузового автомобильного транспорта

В соответствии с Федеральными законами "Об обороне" и "О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации" и Положением о военно-транспортной обязанности, утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 02.10.1998 N 1175, на автомобильный транспорт возлагается проведение мероприятий мобилизационной подготовки. На предприятиях грузового транспорта Москвы в военное время проводится работа по подготовке и содержанию транспортных средств и автомобильных колонн войскового типа в постоянной готовности к передаче Вооруженным силам Российской Федерации, выполнению мероприятий по гражданской обороне и ликвидации чрезвычайных ситуаций, а также выполнению перевозок грузов для обеспечения функционирования экономики г. Москвы и жизнедеятельности населения.

В этих целях предприятия в первую очередь организуют разработку мобилизационного плана на расчетный год и обеспечивают подготовку техники для поставки в воинские части и специальные формирования.

Объем поставок автотранспорта в составе подразделений определяется государственным оборонным заказом, а в составе отдельных партий - по разрядке военных комиссариатов.

Военно-транспортная обязанность распространяется на организации независимо от их организационно-правовых форм и формы собственности.

В целях укрепления мобилизационной готовности грузового автотранспорта Правительством Москвы на ГУП "Мосавтотранс" возложены функции головного исполнителя государственного оборонного заказа.

В последнее время наблюдается тенденция сокращения парка грузовых автомобилей в крупных предприятиях грузового транспорта. Так, численность транспорта сократилась с 13,9 тыс. ед. в 1995 г. до 9,2 тыс. ед. в 2002 году. При этом сокращается число предприятий с численностью автомобилей более 100 ед., являющихся основными формирователями автомобильных колонн войскового типа. Это отрицательно сказывается на состоянии мобилизационных ресурсов.

За последний год крайнюю озабоченность вызывает сокращение транспортного потенциала города за счет репрофилирования ряда автопредприятий (автокомбинат N 23, ОАО "Автобемби", ЗАО "Традор", автобаза N 1 и др.), что уже привело к частичному "несанкционированному" расформированию автомобильных колонн войскового типа и свертыванию мероприятий по выполнению мобилизационного задания.

В целях сохранения транспортного потенциала города и обеспечения выполнения мобилизационных заданий необходимо принять действенные меры по сохранению статуса транспортных предприятий, для чего определить перечень автопредприятий г. Москвы, статус и профиль которых может быть изменен только по решениям Правительства Москвы.

Только за один год (2002 г.) количество техники в автотранспортных предприятиях, содержащих автомобильные колонны войскового типа, сократилось на 8%.

В целях обеспечения выполнения мобилизационного задания по содержанию автомобильных колонн войскового типа произведено перераспределение заданий по нескольким автопредприятиям. По-видимому, такая тенденция будет сохранена и в последующие годы.

Прямая государственная финансовая поддержка предприятий автотранспорта, выполняющих задания по содержанию автомобильных колонн войскового типа, носит весьма ограниченный характер. Единственная существенная поддержка оказывается по разовым распоряжениям Мэра Москвы по оплате за аренду земли, используемой под автомобильные колонны войскового типа.

Было бы целесообразно оказывать бюджетное финансирование на приобретение подвижного состава для частичного обновления транспорта предприятиям, содержащим автомобильные колонны войскового типа, а также принимать дополнительные меры по экономическому стимулированию выполнения мобилизационных заданий.

Нерешенным до настоящего времени является вопрос о порядке обеспечения автомобильных колонн войскового типа топливом в период мобилизации, что снижает их готовность. Необходимо решить этот вопрос на правительственном уровне.

Вызывает серьезную озабоченность обеспеченность автомобильного транспорта водительским составом. В настоящее время на предприятиях грузового автотранспорта работают водителями граждане, состоящие в запасе, из других регионов России. Это отрицательно сказывается на мобилизационной готовности автомобильных колонн войскового типа. Необходимо разработать ряд организационных мер по кадровому обеспечению предприятий грузового транспорта водительским составом.

Решение этих вопросов в концепции развития городского транспорта обеспечит качественное выполнение задач по мобилизационной готовности автотранспортных предприятий.

4. Механизмы реализации Концепции

Для реализации Концепции предусматривается использование рычагов государственной экономической, финансовой и бюджетной политики в области транспорта при рациональном сочетании федеральных, региональных, отраслевых интересов и интересов транспортных организаций.

Реализацию Концепции можно осуществить путем:

- использования различных форм государственной поддержки (федеральной и Правительства Москвы);
- создания условий для повышения инвестиционного потенциала и инвестиционной привлекательности транспортных предприятий;
- привлечения собственных средств частных инвесторов, в том числе владельцев транспортных предприятий и грузовладельцев.

Разработка программ для реализации Концепции предусматривает:

- обеспечение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств федерального бюджета;
- содействие инвесторам в привлечении кредитов российских и иностранных банков, международных и иностранных организаций;
- содействие в организации консорциумов и других объединений для финансирования дорогих проектов, в том числе с участием иностранных инвесторов;
- стимулирование развития лизинговой деятельности, направленной на модернизацию и обновление транспортных средств;
- создание условий предприятиям транспорта для выпуска облигационных займов под государственные процентные гарантии;
- содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов.

Рассмотрение возможности государственной поддержки реализации отдельных проектов в рамках Концепции может проводиться по следующим основным направлениям:

- предоставление гарантий по привлекаемым капиталам отечественных и иностранных инвесторов в рамках бюджета;

- финансирование из федерального бюджета и бюджета города Москвы капитальных вложений на реконструкцию и строительство особо важных объектов транспортной инфраструктуры, например, в части внедрения телематики и мониторинга, затрат на проведение фундаментальных научных исследований и инновационных научно-технических проектов, текущих затрат на реализацию программных мероприятий, обеспечивающих безопасное функционирование транспортных систем, и предоставление субсидий для осуществления социально значимых перевозок;

- предоставление бюджетных и налоговых кредитов, бюджетных субсидий и субвенций;

- координация деятельности и согласования разрабатываемых программ развития транспорта города с заинтересованными органами исполнительной власти (федеральными и региональными), а также субъектами хозяйственной деятельности на автомобильном транспорте;

- проведение согласованной политики, связанной с модернизацией инфраструктуры транспорта, с уполномоченными органами государственного регулирования в области транспорта, а также предприятиями и организациями транспорта, работающими на рынке транспортных услуг;

- включение проектов развития транспорта в инвестиционные программы города;

- проведение согласованной инвестиционной политики, направленной на привлечение бюджетных и внебюджетных средств и других ресурсов развития транспортной системы города;

- государственная (муниципальная) поддержка транспортных компаний и предприятий, промышленных предприятий, деятельность которых способствует росту экономики.

Степень достижения и реализации поставленных целей и задач транспортной системы Москвы будет зависеть от координации деятельности всех заинтересованных субъектов Правительства Москвы и Московской области.

5. Заключение

Разработанная Концепция городской транспортной политики на грузовом автомобильном транспорте учитывает констатацию процессов, происходящих в настоящее время в городском хозяйстве Москвы, и основные направления совершенствования функционирования грузового автомобильного транспорта.

Концепция предусматривает на основе внедрения мероприятий научно-технического прогресса:

- жизнеобеспечение города в части необходимых для него услуг грузового транспорта;

- повышение качества транспортного обслуживания;

- установление цивилизованного рынка автотранспортных услуг с равными стартовыми условиями для предприятий всех форм собственности;

- повышение эффективности работы грузового автомобильного транспорта на основе современных информационных и логистических систем;

- повышение налоговой отдачи (от 0,5 до 1 млрд. руб. дополнительно);

- повышение безопасности дорожного движения;

- уменьшение негативного влияния на окружающую среду.

Важными факторами улучшения городской среды являются: сокращение парка подвижного состава (при росте его производительности) и соответственно снижение нагрузки на дорожную сеть, сокращение выбросов вредных веществ в окружающую среду.

Концепция предусматривает совершенствование технических средств на базе постоянной связи потребитель-производитель, своевременное обновление парка, рациональное использование городских территорий.

Механизм реализации Концепции основан на внедрении и развитии как административных, так и экономических рычагов управления, которые должны стимулировать получение необходимых результатов. Концепция рассматривает период до 2010 года, однако она может корректироваться по отдельным позициям и быть расширена за пределы 2010 года.

Основным средством реализации Концепции будут локальные программы поэтапного решения проблем, и при этом будут учитываться действующие программы и реальная возможность реализации.

Намечается, что Концепция будет реализована на основании согласованных по отдельным позициям решений с Московской областью и Минтрансом Российской Федерации.

Реализация Концепции предусматривает в основном использование внутренних ресурсов отрасли.

Привлечение дополнительных средств будет производиться по мере необходимости в соответствии с поставленными задачами на основе согласованных решений со структурами Правительства Москвы.

Реализация Концепции позволит не только оздоровить обстановку на грузовом автомобильном транспорте, но и создаст задел для перспективного развития городского хозяйства г. Москвы.

Приложение 1
к Концепции

АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО БИЗНЕСА

Ряд развитых стран прошел в развитии системы государственного регулирования автотранспортной деятельности этапы "стихийного рынка", начального и развитого регулирования, на смену которым, в свою очередь, пришла эпоха "дерегулирования", т.е. ослабления регулирующей функции государства.

Отечественный рынок автотранспортных услуг, по всей видимости, еще далек от ситуации, когда можно было бы перенимать опыт дерегулирования США, Канады, Великобритании и других стран. В нынешних конкретных экономических условиях, когда этот рынок несбалансирован, когда различные виды автотранспортной деятельности не равновыгодны для предпринимателей и различные сектора автотранспортного рынка обеспечены предложением в неодинаковой мере, когда правовая база автотранспортной деятельности очень слаба, а игнорирование операторами правовых норм является распространенной практикой, когда "саморегулирование" рынка через ассоциации и другие добровольные объединения операторов находится еще в зачаточном состоянии, система государственного регулирования транспортного рынка должна включать и достаточно жесткие административные рычаги.

Наибольший интерес с точки зрения анализа зарубежного опыта представляет классический опыт регулирования и методы, применявшиеся за рубежом в годы наиболее жесткого и многостороннего регулирования автотранспортной деятельности.

Организация автотранспортной деятельности осуществляется по следующим основным признакам: коммерческому, административному и технологическому.

При организации по коммерческому признаку прежде всего устанавливается и закрепляется законодательно граница между секторами коммерческих перевозок (т.е. работа транспортных предприятий по найму) и некоммерческих (т.е. перевозка грузов, по отношению к которым перевозчик является владельцем, нанимателем или арендатором).

При этом некоммерческие автовладельцы за рубежом не имеют права работать по найму, а нарушение этого правила строго наказывается. Смысл такого разделения заключается в том, что автотранспортные предприятия, работающие на коммерческой основе, должны быть защищены от конкуренции со стороны автовладельцев, чьи финансовые возможности (за счет особенностей основного производства) могут быть больше, чем у чистых перевозчиков. В качестве примера может быть приведена ситуация конкуренции разнотипных в коммерческом отношении автотранспортных предприятий в начале 90-х годов, когда автотранспорт агрокомплекса, находившийся в более выгодных стартовых условиях, конкурировал с предприятиями автотранспорта общего пользования, принадлежащими Минтрансу России и не имевшими столь мощной поддержки своего ведомства.

Среди предприятий, работающих по найму, можно выделить автотранспортные предприятия общего пользования (коммерческие перевозчики). Этот сектор очень характерен, в частности, для США, где предприятия общего пользования считаются "элитной" прослойкой среди междуштатных перевозчиков.

Основная идея выделения предприятий общего пользования заключается в том, что они обязаны обслуживать любого обратившегося к ним клиента в пределах определенного региона и установленной технологической специализации. В отношении автотранспортных российских предприятий эти отношения регулируются Гражданским кодексом (статья 789).

Остальные наемные перевозчики именуется в США контрактными. Они имеют право работать с ограниченным кругом клиентов, приспосабливая к их запросам подвижной состав, технологию, режим работы и т.д.

Смысл создания автотранспортных предприятий общего пользования заключается в обеспечении гарантированного транспортного обслуживания для клиентов, которые не имеют собственного транспорта и не могут предложить достаточно привлекательных условий для предприятий контрактного типа.

Контрактные перевозчики и предприятия общего пользования руководствуются различными тарифными правилами, подлежат различному налогообложению и т.д.

Организация по административно-территориальному признаку определяет вид выполняемых перевозок - международные, между административными территориями внутри страны - межрегиональные, в пределах административных территорий (местные).

Обособление международных перевозок вполне очевидно - во-первых, они подчиняются международным соглашениям в области автомобильного транспорта, а во-вторых, их выполнение сопряжено с соблюдением требований таможенных и пограничных правил.

Обособление местных и межрегиональных перевозок характерно прежде всего для стран федеративного устройства, где территории достаточно самостоятельны (США, Канада, Мексика, ФРГ и т.д.). Межрегиональные перевозки выделяются в этих странах как самостоятельный объект, регулирование которого осуществляется органом федерального уровня.

Что же касается местных перевозок, то их регулирование относится к компетенции соответствующих административных единиц.

Таким образом, административно-территориальная организация сферы автотранспортной деятельности определяет орган, к компетенции которого относится регулирование соответствующих перевозок.

Организация по технологическому признаку предполагает естественное разделение по видам перевозимых грузов, которое в ряде стран (США, Канада) закреплено лицензией. Так, например, в США выделяются перевозчики генеральных грузов, наливных грузов, тяжеловесных грузов, ценных грузов, перевозчики автомобилей и т.д.

Общими задачами, которые решаются при регулировании в сфере организации автотранспортной деятельности, являются:

- определение норм и правил, по которым должны действовать операторы в каждом из выделенных секторов;
- распределение ответственности между всеми органами государственного управления по регулированию и контролю в соответствующих секторах.

Организация сферы автотранспортной деятельности оформляется принятием нормативных актов, закрепляющих принятое разделение и определяющих права и обязанности предприятий, работающих в тех или иных секторах рынка, а также полномочия органов управления.

Это дает возможность целенаправленно применять дифференцированные налоги, правила доступа в бизнес, методы ограничения деятельности транспортных предприятий или, напротив, привлечения их к работе в отдельных секторах рынка и т.д.

Одним из основных методов регулирования рынка транспортных услуг является лицензирование.

Особенности национальных систем лицензирования автотранспортной деятельности

Краткий обзор некоторых особенностей национальных систем лицензирования автотранспортной деятельности ряда стран.

Допуск операторов к автотранспортной деятельности

Регулирование допуска преследует следующие основные цели:

- недопущение недобросовестных, финансово ненадежных, профессионально неквалифицированных операторов к автотранспортной деятельности;
- ограничение количества операторов, действующих на рынке.

Последняя задача может не ставиться официально, однако ужесточение квалификационных требований даже в рамках, предписанных действующим

законодательством, практически используется как средство ограничения конкуренции в отдельных секторах рынка автотранспортных услуг.

Функция допуска операторов к автотранспортной деятельности включает два аспекта: допуск к профессии и допуск на рынок.

Если национальное законодательство предусматривает регистрационный характер допуска операторов, когда соискателю лицензии не может быть отказано по причине избыточной конкуренции и отсутствия реального спроса на услуги, которые он намерен предлагать, то допуск к профессии автоматически означает и допуск на рынок (до недавнего времени на российском рынке транспортных услуг при получении лицензии на перевозку считалось достаточным наличие у индивидуальных перевозчиков только водительских прав. Однако в настоящее время этого условия достаточно только для получения ограниченной лицензии).

Если же действующая система предусматривает (как это было, например, в США и Канаде до начала политики экономического дерегулирования) возможность отказа по описанным причинам, то квалифицированный оператор может не получить допуск на конкретный сектор рынка.

Допуск к осуществлению автотранспортной деятельности, как и ряд других функций регулирования, осуществляется во всем мире на основе лицензионной системы.

Основные типы лицензий

В Англии при лицензировании грузовых перевозок предусмотрены три вида лицензии: ограниченная, стандартная и стандартная международная. Ограниченная лицензия дает право на выполнение перевозок собственных грузов собственным транспортом. Стандартная лицензия разрешает перевозку грузов внутри страны по заказам клиентов и за их счет (профессиональные коммерческие перевозки). Стандартная международная лицензия позволяет выполнять коммерческие перевозки не только в пределах страны, но и в международном сообщении.

Лицензированию подлежат перевозки, выполняемые всеми видами грузовых автомобилей, за исключением:

- автомобилей с собственной массой менее 3,5 т;
- автомобилей, работающих только между соседними строениями, принадлежащими одному и тому же частному лицу (при этом автомобиль не должен проезжать по дорогам общего пользования более шести миль в течение одной недели);
- автомобилей, принадлежащих полиции, армии, пограничным войскам;
- специальных автомобилей;
- автомобилей, принадлежащих местным органам власти и используемых для коммунальных нужд и др.

В Бельгии лицензии должны иметь только профессиональные перевозчики. Для перевозок собственных грузов специальных лицензий не существует, однако они должны представить доказательства, что перевозки они будут выполнять только для собственных нужд.

Получение лицензий в Дании обязательно для профессиональных перевозчиков, эксплуатирующих автотранспортные средства грузоподъемностью свыше 6,0 т, а также для перевозчиков собственных грузов, имеющих любой вид подвижного состава. Автомобили грузоподъемностью свыше 6,0 т должны быть зарегистрированы в местной автотранспортной конторе, которая является представителем государства.

В Нидерландах, как и в Бельгии, лицензии должны получать только профессиональные перевозчики. Автотранспортные средства грузоподъемностью свыше 0,5 т, принадлежащие перевозчикам собственных грузов, должны быть зарегистрированы как подвижной состав, используемый исключительно для "внутрипроизводственных" перевозок. Сведения перевозчика об использовании транспорта только для собственных нужд должны сохраняться и могут быть проконтролированы в течение 5 лет.

Во Франции лицензируется деятельность транспорта общего пользования. Установлены три зоны перевозок: дальние (по территории всей страны), на средние расстояния (обычно около 200 км) и местные.

Для выполнения перевозок в каждой зоне выдаются специальные лицензии, которые делятся на 3 категории: С - для автомобилей полной массой от 6,0 т до 11,0 т; В - для одиночных автомобилей с полной массой от 11,0 т до 19,0 т и автопоездов до 21,0 т; А - для одиночных автомобилей и автопоездов с полной массой соответственно более 19,0 и 21,0 т.

В ФРГ при выполнении перевозок на расстояние свыше 50 км лицензии обязаны получить профессиональные перевозчики, имеющие подвижной состав любой грузоподъемности, а также перевозчики собственных грузов при эксплуатации автомобилей грузоподъемностью свыше 4,0 т или автотягачей с мощностью двигателя более 55 л.с.

При выполнении перевозок местного характера (до 50 км) лицензирование необходимо только для профессиональных перевозчиков при использовании автомобилей грузоподъемностью более 0,75 т.

В Финляндии лицензирование распространяется только на профессиональные перевозки. Без лицензий разрешается осуществлять коммерческие перевозки мелких партий грузов на грузовом мотороллере (мотоцикле), развоз почты, перевозки грузов в профессиональных учебных заведениях.

В США для выполнения перевозок в межштатном сообщении лицензии обязаны получить профессиональные перевозчики. Перевозка сельскохозяйственных грузов лицензированию не подлежит. При выполнении перевозок внутри штата лицензируется деятельность не только профессиональных, но и перевозчиков собственных грузов. При этом лицензии, выданные в одних штатах, недействительны в других.

От внутриштатного лицензирования освобождены ежедневные перевозки служащих из дома на работу, перевозки учащихся на автотранспортных средствах, находящихся в ведении учебных заведений.

Органы лицензирования

Лицензии за рубежом выдаются, как правило, исполнительными органами государственной власти или их полномочными представителями.

Распределение обязанностей по выдаче лицензий между исполнительными органами власти различных уровней зависит от вида выдаваемых лицензий.

В Великобритании лицензии выдает Управление по лицензированию.

В Австрии лицензии на местные перевозки (до 65 км) выдаются властями округа, а на дальние (свыше 65 км) выдаются властями земли.

В ФРГ для выполнения перевозок грузов на расстояние до 50 км необходимо получить разрешение в структурных подразделениях Министерства транспорта земли, находящихся в административном центре округа или городе округа. Выдача лицензий на осуществление перевозок грузов на расстояние свыше 50 км, а также на выполнение маршрутных пассажирских перевозок производится подразделениями Министерства, находящимися в административном центре земли.

В США лицензии на выполнение внутриштатных перевозок выдаются исполнительными органами власти штата, а на коммерческие перевозки в межштатном сообщении лицензии выдавались Комиссией по междуштатной торговле, а после ее ликвидации в 1996 г. - органами Министерства транспорта.

Владельцы лицензий и требования к ним

В Англии владельцами лицензий могут быть физические и юридические лица, которые осуществляют непосредственное использование автомобилей.

При этом владелец лицензии может не являться собственником транспортных средств. Он может использовать их по договоренности о найме или аренде. В то же время если автомобиль передан в аренду вместе с водителем, лицензию должен получить арендодатель.

При выдаче лицензии, продлении срока ее действия или внесении значительных изменений к заявителям предъявляются требования по следующим критериям:

- общая пригодность;
- профессиональная пригодность;
- благонадежность;
- организация обслуживания автомобилей;
- организация труда водителей;
- оснащение и организация работы обслуживающего центра (места стоянки автомобилей);
- платежеспособность.

При рассмотрении критерия "общая пригодность" органы лицензирования в первую очередь должны убедиться, что заявитель здоров.

В случае выдачи лицензии юридическому лицу под термином "заявитель" понимается руководитель этого предприятия (компании, фирмы). Кроме того, рассматриваются все

нарушения, связанные с эксплуатацией автомобилей и совершенные заявителем в течение последних пяти лет. К таким нарушениям относятся:

- использование подвижного состава, техническое состояние которого не соответствует установленным нормам и требованиям;
- превышение установленного норматива времени работы водителей и неверные записи в путевых документах;
- незаконное использование автомобилей и др.

Требования по критерию "благонадежность" (хорошая репутация) также, как и по профессиональной подготовке, предъявляются к владельцам стандартных и стандартных международных лицензий. В случае если заявитель и работник, отвечающий за эксплуатацию транспортных средств, не одно и то же лицо, то требования по благонадежности предъявляются к ним обоим. При этом рассматриваются все нарушения, совершенные ими в течение пяти предыдущих лет и имеющие отношение к эксплуатации автотранспортных средств.

Для рассмотрения критерия "организация обслуживания автомобилей" заявитель обязан представить информацию о наличии у него приемлемых условий для обслуживания автомобилей, поддержания их в работоспособном состоянии. Владелец лицензии должен обеспечить проведение ежедневных проверок автомобилей, их регулярный технический осмотр, а также возможность оперативного и надежного устранения выявленных неисправностей.

В целях соблюдения требований по критерию "организация труда водителей" владелец лицензии обязан создать условия для ведения учета количества часов, отработанных водителями, и правильной эксплуатации тахографов. Тахографом оборудуется большинство грузовых автомобилей с собственной массой более 3,5 т. Водители обязаны сохранять записи, произведенные тахографом.

Основным условием, предъявляемым к оборудованию и организации работы обслуживающих центров, является соблюдение требований по охране окружающей среды.

При рассмотрении заявления органы лицензирования проверяют наличие у заявителя достаточных финансовых средств для эксплуатации автомобиля и организации соответствующего обслуживающего центра. Достаточным считается капитал в размере 2000 фунтов стерлингов на 1 автомобиль или 100 фунтов стерлингов на 1 т грузоподъемности.

В ряде стран установлены специальные лицензионные требования к гражданам, намеренным осуществлять автотранспортную деятельность без образования юридического лица. Так, во Франции до 1975 года индивидуальные владельцы грузовых автомобилей могли работать по найму только как субконтракторы предпринимателей - юридических лиц, в роли которых чаще всего выступали так называемые автотранспортные биржи. При этом для индивидуальных владельцев грузовых автомобилей была установлена очень высокая регистрационная плата за регистрацию первого автомобиля (это правило действует и в настоящее время). Таким образом органы исполнительной власти, ответственные за регулирование автотранспортной деятельности, пытаются сразу "отсечь" случайных людей, которые не имеют действительно серьезных намерений заниматься автомобильным бизнесом.

Порядок выдачи лицензий

В Англии установлен следующий порядок выдачи лицензий.

Заявление на получение лицензии должно быть подано не менее чем за 9 недель до предполагаемого срока начала ее действия. К заявлению прилагаются документы, содержащие информацию, на основании которой можно судить о степени соответствия лицензиата требованиям, предъявляемым к владельцам лицензии данного вида. Представляется информация о потенциальных клиентах заявителя, а также копия газетного объявления (объявление публикуется в газете, распространяемой в регионе, где предполагает осуществлять свою деятельность заявитель, и включает данные о заявителе, количестве имеющегося у него подвижного состава, местах стоянки автомобилей и др.). На основании этих данных органы местной власти, полицейские и планирующие органы, торговые ассоциации и профессиональные союзы имеют право направить протест в лицензионное ведомство против выдачи данному соискателю лицензии. Подобные протесты могут основываться только на том, что заявитель не соответствует требованиям, предъявляемым к владельцам лицензии. Право протеста предоставлено также собственникам или арендаторам земли, находящейся вблизи предполагаемой стоянки автомобилей. В этом случае причина протеста должна заключаться в

том, что производственная деятельность владельца лицензии окажет вредное воздействие на окружающие земельные участки.

Лицензионные органы после рассмотрения заявления принимают одно из следующих решений:

- выдать лицензию;
- отказать в выдаче лицензии. Причиной отказа может быть только несоответствие заявителя требованиям, предъявляемым к владельцу лицензии данного вида;
- разрешить частичное пользование лицензией. Термин "частичное пользование" означает, что владелец лицензии имеет право использовать ее в течение более короткого периода, чем указано в заявлении, или использовать не все имеющиеся у него автомобили и обслуживающие центры;
- разрешить пользование лицензией при выполнении дополнительных условий, связанных с организацией работы обслуживающего центра.

Условия могут предусматривать: размещение в центре (гараже) только определенного количества и типа подвижного состава; использование специального гаражного оборудования; ограничения по времени работы центра в течение суток.

В ходе принятия решения органы лицензирования имеют право исключать из рассмотрения любые представленные материалы, свидетельства, которые они сочтут необоснованными или не имеющими отношения к объекту лицензирования.

При получении лицензии заявитель подписывает обязательство о том, что лицензионное ведомство будет информировано обо всех событиях, изменяющих условия выполнения лицензируемой деятельности.

В случае приобретения лицензиатом дополнительных автомобилей подвижной состав может эксплуатироваться без внесения соответствующих изменений в лицензию только в течение одного месяца.

По-видимому, наиболее сложный порядок выдачи лицензии существовал в США на междуштатных профессиональных перевозках до начала периода дерегулирования. Помимо представления квалификационных документов соискатель должен был также подтвердить свою благонадежность, представив соответствующие документы из полиции (при этом в расчет брались любые правонарушения, а не только имеющие отношение к автотранспортному бизнесу). Наконец, соискатель должен был доказать наличие неудовлетворенной потребности в перевозках в определенном секторе рынка. Обычной формой такого доказательства было "технико-экономическое обоснование", составленное совместно с потенциальным клиентом или клиентами.

Лицензионные документы

При лицензировании автотранспортной деятельности используются, как правило, два документа: разрешение на выполнение услуг (собственно лицензия) и документ идентификации транспортного средства.

Лицензия обычно включает следующие данные:

- информацию о владельце лицензии; перечень разрешенных ему видов транспортной деятельности;
- разрешение пользования лицензией при выполнении дополнительных условий, связанных с организацией работы обслуживающего центра;
- условия использования лицензий и др.

Лицензии являются, как правило, платными.

Годовая стоимость лицензии за рубежом составляет порядка 1,5% доходов от оказываемых оператором транспортных услуг.

Стоимость конкретной лицензии зависит от типа подвижного состава, его грузоподъемности, вида выполняемых работ, а также сроков действия лицензии.

Документ идентификации автотранспортного средства выдается на каждый автомобиль и представляет собой регистрационный ярлык (знак). Регистрационный документ находится в кабине автомобиля и содержит информацию о владельце лицензии, типе, марке и номере транспортного средства, сроках действия лицензии. В Англии эти знаки размещаются на ветровом стекле автомобиля и имеют цветное кодирование в зависимости от вида лицензии. Для ограниченной лицензии установлен оранжевый цвет знака, для стандартной - голубой, а стандартной международной - зеленый цвет.

В США регистрационный документ представляет собой металлическую табличку, аналогичную по исполнению номеру государственной регистрации автомобиля. Она закрепляется на бампере или кабине автомобиля.

В последнее время в ряде стран (Япония, Гонконг) началось внедрение идентификационных знаков, содержащих штриховые коды и допускающих автоматическое считывание внешними устройствами.

Регулирование тарифов

В последние годы на большинстве рынков автотранспортных услуг за рубежом прямое регулирование тарифов не применяется. Практика показала, что в условиях насыщенного рынка при общей экономической стабильности и жестком контроле со стороны налоговых органов тарифы на перевозки держатся на "естественном" уровне, который диктуется реальными издержками и спросом. Исключения составляют только перевозки пассажиров городскими автобусами и в ряде стран - таксомоторами. Между тем в практике многих стран были достаточные периоды применения различных форм тарифного регулирования.

При регулировании тарифов могут ставиться следующие основные задачи:

- контроль общего уровня тарифов для недопущения развития инфляции;
- ограничение тарифов сверху для того, чтобы услуги были доступны большинству их потенциальных потребителей;
- ограничение тарифов снизу для недопущения демпинга и обеспечения нормальной работы предприятий, находящихся объективно в более сложных эксплуатационных условиях;
- обеспечение ценовой прозрачности рынка и т.д.

Из практики ряда стран известны следующие основные приемы и формы тарифного регулирования.

Установление единых для всех операторов ставок и тарифов

Едиными тарифами до сравнительно недавнего времени руководствовались, например, дальние (свыше 50 км) перевозчики в ФРГ. Их отмена была связана с общей либерализацией экономики в рамках европейской экономической интеграции. В США междуштатные перевозчики общего пользования применяли сложную систему единых тарифных ставок и грузовых классификаторов, которые учитывали индивидуальные особенности конкретной перевозки.

Установление верхней или нижней границы тарифа

В практике перевозок отдельных видов грузов в США в начальный период дерегулирования жесткие значения тарифов в течение определенного периода рассматривались в качестве верхней или нижней границы фактической стоимости перевозки.

Требование объявления тарифа

В тех случаях, когда стоимость услуг не ограничена, органы государственного регулирования могут требовать от операторов объявления применяемых тарифов. Таким образом, стоимость услуги определяется на основе общего для всех клиентов прейскуранта предприятия, а не в результате индивидуального согласования цены с каждым клиентом. Опыт США, где в 1935 году было введено такое требование относительно междуштатных перевозчиков, показывает, что эта мера обеспечивает "ценовую прозрачность" рынка, позволяет клиентуре сравнивать тарифы конкурирующих предприятий и стабилизирует общий уровень тарифов.

Требование следования объявленному тарифу в течение определенного времени

Автотранспортное законодательство США и Канады, разрешая перевозчикам общего пользования свободно изменять тариф, вместе с тем требует от них в течение определенного периода времени (2-4 месяца) придерживаться объявленного тарифа, а об изменении тарифов сообщать клиентуре заблаговременно.

Требование калькуляции затрат

Эта форма контроля тарифов является достаточно редкой, однако она применяется, например, в практике междугородних автомобильных экспедиторов в Японии. Закон разрешает клиенту потребовать от экспедитора калькуляции его затрат, связанных с выполнением заказа; эта калькуляция прилагается к договору перевозки и может быть опротестована клиентом в соответствующих органах. Таким образом создается противовес тенденции к неоправданному завышению цен.

Контроль выполнения условий лицензирования

За рубежом большое внимание уделяется установлению ответственности за нарушение условий лицензирования, а также практике применения соответствующих санкций.

Разумеется, эта функция требует существования развитой системы контрольно-надзорной деятельности в секторе автотранспортного бизнеса.

Выполнение данной функции предполагает содержание определенного контрольного аппарата, причем его деятельность не дублирует работу органов финансового надзора, налоговой инспекции и т.д. Контролируется, прежде всего, соответствие коммерческой деятельности предприятия тем требованиям, которые определены его статусом на транспортном рынке и зафиксированы в лицензии.

Вместе с тем в практике большинства развитых стран органы автотранспортного контроля действуют в контакте с другими контрольно-надзорными органами, обмениваются с ними информацией (в Англии создана единая база данных о предпринимателях) и проводят совместные проверки.

В большинстве развитых стран контрольная деятельность осуществляется по следующим направлениям:

- контроль при первоначальном лицензировании. Соответствующие органы проверяют правильность сведений, указанных в представленных соискателем документах, в том числе запрашивая информацию в органах правопорядка, налоговых, финансовых и др. Может также проводиться проверка "на месте" (если речь идет, например, о реальном наличии в распоряжении предпринимателя автотранспортных средств, заявленных к эксплуатации, и их состоянии);

- контроль на линии. В основном это проверка наличия на автомобиле идентификационного знака и соответствия типа лицензии выполняемой в данный момент перевозке. Этот вид контроля осуществляется, как правило, во взаимодействии с органами дорожной полиции;

- контроль на предприятиях. Это могут быть как плановые, так и разовые проверки предприятий-автовладельцев, цель которых уточнить или подтвердить соответствие предприятия требованиям, налагаемым на него выданной лицензией;

- проверка жалоб клиентуры или конкурирующих предприятий. Зарубежный опыт показывает, что этот канал получения информации о нарушениях правил автотранспортной деятельности является наиболее эффективным.

При работе без лицензии перевозчики наказываются крупным штрафом, а в Финляндии могут быть подвергнуты тюремному заключению на срок до 6 месяцев.

При нарушении правил пользования лицензией ее владелец может быть предупрежден, оштрафован или лишен права выполнять транспортную деятельность.

В Англии полное аннулирование стандартных лицензий производится в случае, если лицензиат перестал соответствовать требованиям благонадежности, платежеспособности и профессиональной компетентности. В последнем случае владельцу лицензии предоставляется определенный период времени для того, чтобы найти замену не соответствующему профессиональным критериям работнику.

Ограниченная лицензия аннулируется в случае, если владелец лицензии в течение пяти лет дважды был признан виновным в осуществлении транспортной деятельности, для которой необходимо получение стандартной или стандартной международной лицензии.

Кроме того, английские органы лицензирования имеют право аннулировать, приостановить или ограничить сферу действия лицензии в случае, если:

- лицензиат нарушил правила пользования лицензией;
- наложен запрет на использование транспортных средств в связи с их непригодностью к эксплуатации;

- владелец лицензии признан виновным в нарушении действующих законодательных норм, имеющих отношение к осуществлению транспортной деятельности;

- установлено, что заявление на получение лицензии содержало неверные сведения;
- владелец лицензии оказался неплатежеспособным;
- используется обслуживающий центр, который не предусмотрен лицензией.

Налоговое регулирование

Регулирование деятельности операторов через систему налогов, сборов и платежей является одним из наиболее мощных инструментов экономического регулирования рынка автотранспортных услуг.

Важнейшим условием эффективности системы налогового регулирования следует считать ее дифференцированный и целевой характер. Это означает, что налоги применяются к точно определенным группам операторов (что требует четкой правовой организации сферы автотранспортной деятельности), а их изменение преследует не чисто фискальные цели (увеличение поступлений в бюджет), но определенным образом воздействует на ситуацию в том или ином секторе или же обеспечивает покрытие конкретных затрат, связанных с развитием транспортной системы.

Операторы, осуществляющие автотранспортную деятельность, наряду с общими для всех предпринимателей налогами облагаются также специальными налогами и сборами, которые представляют интерес с точки зрения регулирования автотранспортной деятельности.

Указанные специальные налоги и сборы можно сгруппировать следующим образом:

а) налоги, выплачиваемые при "вступлении в бизнес". Сюда относятся стоимость лицензии и плата за регистрацию автотранспортных средств. Эти платежи, как правило, относительно невысоки и носят характер сборов, хотя есть случаи, когда их значительная величина носит ограничительный характер (см. выше о регистрации грузовых автомобилей для индивидуальных предпринимателей во Франции);

б) взимаемые в разной форме дорожные сборы и налоги. Последние направлены, прежде всего, на покрытие издержек, связанных с содержанием дорог. Форма может быть самой различной. Так, в различных штатах США эти налоги взимаются: с выполненных тоннокилометров, с количества осей автопоезда, умноженного на его пробег, с каждой ездки по территории штата и т.д. Разумеется, используется и прямое взимание платы за пользование отдельными элементами дорожной сети (участки дорог, мосты, тоннели);

в) налоги на топливо, приобретенное на соответствующей территории. В ряде случаев (некоторые штаты США) ограничивается количество топлива, с которым можно въехать на данную территорию. Следует отметить, что в странах федеративного устройства специальные налоги на автотранспортных операторов являются, в основном, прерогативой территорий. На ранних этапах это приводило к разрушению единого автотранспортного пространства и к "налоговым войнам". Тенденцией последнего времени является унификация налоговых режимов и принятие соответствующих многосторонних соглашений между территориями.

Налоги применяются дифференцировано к различным типам операторов. Так, в США операторы, работающие по найму, платят в настоящее время более высокий налог на регистрацию автотранспортного средства, чем перевозчики собственных грузов. Во Франции после Второй мировой войны, напротив, для стимулирования развития автотранспортного бизнеса был установлен низкий регистрационный налог для наемных перевозчиков, тогда как регистрация автомобилей для перевозки собственных грузов обходилась гораздо дороже.

Последний пример указывает на то, что установление налогов и их дифференциация является вопросом, который решается в зависимости от экономической ситуации и поставленных перед органами регулирования в данный момент задач.

Весовые и габаритные ограничения

Весовые (полная масса автотранспортных средств и осевые нагрузки) и габаритные (габаритные размеры автотранспортных средств) ограничения применяются повсеместно и имеют двойственный характер.

С одной стороны, их введение призвано обеспечить безопасность движения и приемлемые условия эксплуатации дорожной сети, исключая движение автотранспортных средств, создающих недопустимо большие нагрузки (или не соответствующих дорожным габаритам). В этой части весовые и габаритные ограничения тесно связаны с режимом дорожных налогов и сборов за пользование платными элементами дорожной сети.

С другой стороны, весовые и габаритные ограничения непосредственно влияют на конкуренцию операторов, определяя допустимую максимальную коммерческую нагрузку на

автотранспортное средство. В этом смысле дорожные регламентации являются важным фактором регулирования конкуренции, в том числе на международных рынках и во взаимоотношениях отдельных административных территорий.

Регулирование режимов труда и отдыха водителей

По имеющимся данным, регулирование режимов труда и отдыха водителей применяется повсеместно как на национальном уровне, так и на международном (известны, например, соответствующие регламентации ЕС).

Регулирование режимов труда и отдыха носит, как и применение дорожных регламентаций, двойственный характер.

Ограничивая время пребывания водителя за рулем, периодичность и продолжительность перерывов в управлении и межсменного отдыха, соответствующие стандарты, с одной стороны, обеспечивают безопасность движения и приемлемые психофизиологические условия труда водителей. С другой стороны, эти стандарты влияют также и на конкуренцию операторов, поскольку косвенно определяют допустимый суточный пробег и затраты, связанные с наймом водителей (в случаях, когда оператор использует турную (т.е. когда два водителя осуществляют езду, сменяя друг друга) езду).

Во всех случаях применение стандартов по режимам труда и отдыха водителей предусматривает также оснащение автомобиля тахографом, который автоматически фиксирует соответствующие данные, либо ведение водителем бортового журнала с регистрацией работы в течение смены.

Государственная поддержка отдельных операторов

Прямая государственная финансовая поддержка отдельных операторов в виде налоговых льгот или дотаций носит на автотранспорте весьма ограниченный характер. Она распространяется в основном на деятельность операторов, осуществляющих перевозки пассажиров в системах городского общественного транспорта по фиксированным тарифам, которые устанавливаются местными властями. При этом средства, которые заказчик перевозок - местные или муниципальные власти - выплачивает предприятиям-перевозчикам, нельзя именовать "поддержкой" или "дотацией". Они представляют плату за услуги, которые перевозчик предоставляет заказчику. Собственно поддержкой можно считать лишь участие бюджетов различных уровней в финансировании приобретения подвижного состава. В последние годы для этого все чаще применяется лизинг.

Установление и контроль экологических и технологических стандартов

Функция государственного регулирования в области стандартизации в сфере автотранспортной деятельности реализуется обычно на основе системы сертификации автотранспортных средств. Контроль "в бизнесе" осуществляется при регистрации автотранспортных средств, при прохождении периодического технического осмотра, а в ряде случаев - на линии органами дорожной полиции.

Приложение 2
к Концепции

ИЗМЕНЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В МОСКВЕ ЗА 1991-2001 ГГ.

Год	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Грузовые автомобили	55873	62385	137768	160804	180327	196060	205191	211994	216344	219574

Приложение 3
к Концепции

СТРУКТУРА
ПАРКА АВТОМОБИЛЕЙ ПО ОСНОВНЫМ МАРКАМ И ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ
НА 01.01.2002

Марки, грузоподъемность	Состоят на учете технических средств, находящихся в собственности						
		всего	в т.ч.				
			физиче- ских лиц	юридических лиц			
				гос. и муниц. собств.	частная	иностран- ная	прочая
ИЖ, УАЗ, "Газель". До 2 т	ед.	40345	24020	5427	4096	388	6414
	%	17,96	10,69	2,41	1,82	0,17	2,86
ГАЗ и его модификации. От 2 до 5 т	ед.	58871	33397	7226	6509	380	11359
	%	26,20	14,87	3,20	2,90	0,17	5,06
ЗИЛ и его модификации. От 5 до 10 т	ед.	37527	12512	10290	6149	155	8421
	%	16,73	5,57	4,59	2,75	0,07	3,75
Урал. До 8 т	ед.	1567	421	423	301	8	411
	%	0,69	0,19	0,19	0,13	0,00	0,18
КАМАЗ. Св. 8 т	ед.	11179	7423	2706	1589	38	2423
	%	4,97	1,97	1,20	0,70	0,02	1,08
МАЗ. Св. 10 т	ед.	8879	3462	2107	1370	23	1916
	%	3,94	1,54	0,94	0,60	0,01	0,85
КРАЗ. Св. 12 т	ед.	3231	550	1089	701	36	855
	%	1,44	0,25	0,48	0,31	0,02	0,38
Иномарки без МАЗ и КРАЗ	ед.	20361	6693	3852	3559	1769	4488
	%	9,08	2,98	1,72	1,59	0,79	2,00
Прочие автомобили	ед.	42644	16534	9865	13021	70	3154
	%	18,99	7,36	4,40	5,80	0,03	1,40
Итого	ед.	224604	102015	42986	37295	2867	39441

	%	100,00	45,42	19,14	16,60	1,28	17,56
Специальные автомобили	ед.	9266	615	4608	2362	53	1628
	%	100,00	6,64	49,73	25,49	0,57	17,57
Прицепы	ед.	148447	135237	6385	3255	352	3218
	%	100,00	91,10	4,30	2,19	0,24	2,17
Полуприцепы	ед.	12528	2895	3647	2257	185	3544
	%	100,00	23,11	29,10	18,02	1,48	28,89
Всего транспортных средств	ед.	394845	240762	57626	45169	3457	47831
	%	100,00	60,98	14,59	11,44	0,88	12,11

Приложение 4
к Концепции

СТРУКТУРА ПАРКА ПО СРОКУ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Интервалы, лет		Всего	Состоит на учете ТС, находящихся в собственности				
			физических лиц	юридических лиц			
				гос. и муницип. собств.	частная	иностр.ная	прочая
До 5	К-во	69882	36666	12600	8213	677	11726
	Уд. вес, %	31,10	16,30	5,61	3,66	0,30	5,23
От 5 до 10	К-во	77648	34739	16009	11184	533	15183
	Уд. вес, %	34,6	15,47	7,13	4,98	0,24	7,02
Свыше 10	К-во	77074	Информация отсутствует				
	Уд. вес, %	34,3					

Приложение 5
к Концепции

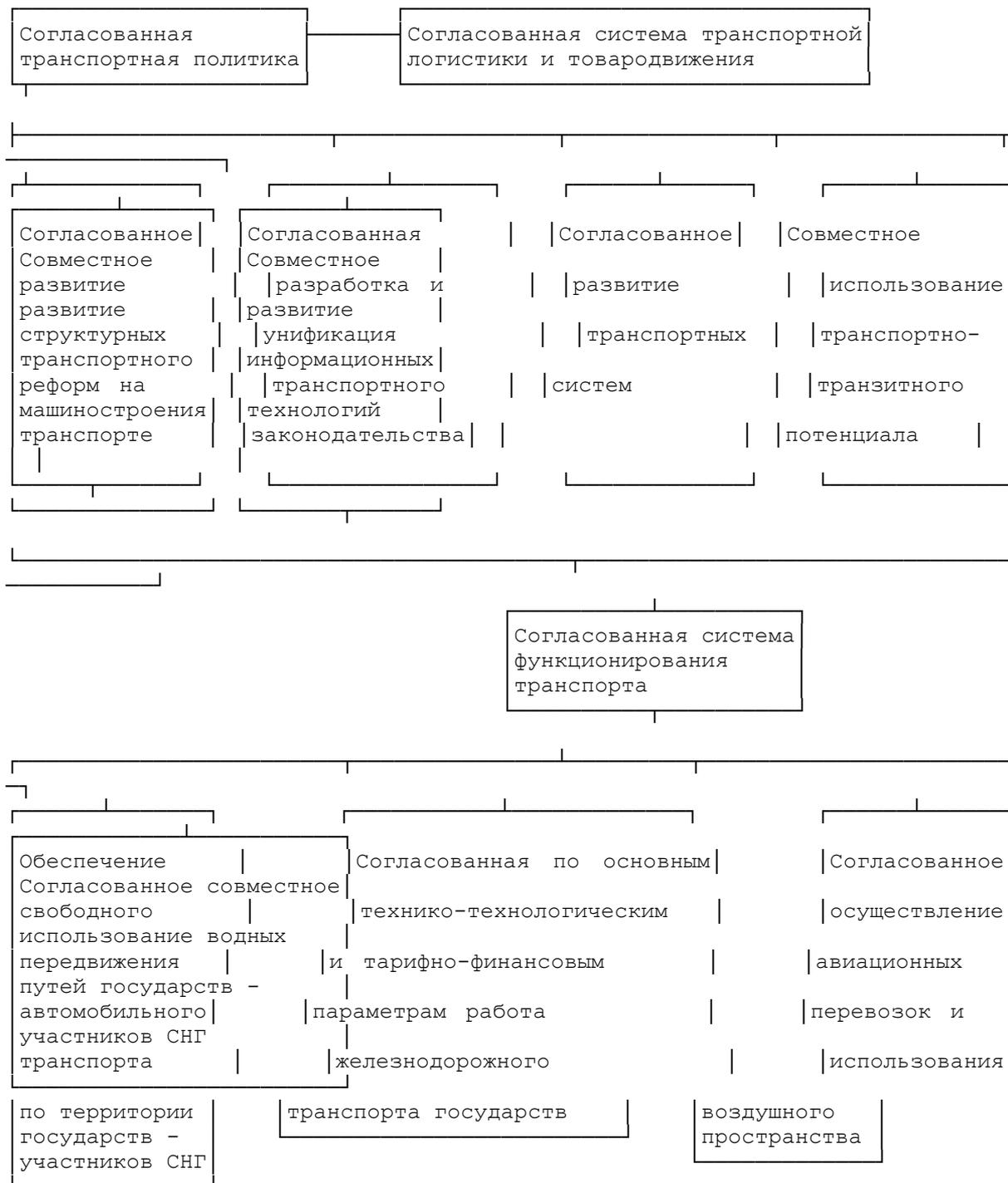
**ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГРУЗОВОГО ПАРКА
(НА 01.01.2002)**

Виды транспортных средств <*>	Всего Удельный вес транспортных средств, находящихся в собственности (%)									
	прочей	государственной и муниципальной				частной		иностранной		
	на учете	на рено	на осмот-но <*>	на исправ-рено						
Автомобили	100	19,39	14,77	14,04	44,25	25,46	23,02	2,73		
	1,14	0,64	33,63	23,49	22,26					
				23,56					66,19	72,43
										52,01
Прицепы	100	4,30	3,56	3,27	91,08	44,78	43,59	0,37		
	0,23	0,19	4,25	3,08	2,98					
				49,25					66,32	75,93
										51,73
Полуприцепы	100	29,11	22,29	21,22	23,08	13,03	11,94	6,87		
	4,65	3,38	40,94	28,50	27,15					
				49,25					66,32	72,91
										51,73

<*> Справочно: принадлежащие иностранным юр. лицам, представительствам, лицам без гражданства и совместным предприятиям.

<*> В числителе: к общему парку транспортных средств; в знаменателе: к парку транспортных средств данной группы владельцев.

**СХЕМА
ОБЩЕГОРОДСКОЙ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ СОГЛАСОВАННОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ**



Приводится схема основных направлений перевозок (по г. Москве за первое полугодие 2002 года).

Приложение 8
к Концепции

Приводится схема распределения объемов перевозок по основным направлениям (по г. Москве за первое полугодие 2002 года).

Приложение 9
к Концепции

Приводится схема соотношения объемов перевозок импортных и экспортных грузов (по г. Москве за первое полугодие 2002 года).

Приложение 10
к Концепции

Приводится схема долей перевозчиков различных стран на рынке международных автомобильных перевозок (за первое полугодие 2002 года).

Приложение 11
к Концепции

Приводится схема распределения подвижного состава по году выпуска по регионам России (за первое полугодие 2002 года).

Приложение 12
к Концепции

Приводится схема основных грузов, перевозимых автотранспортом (по г. Москве за первое полугодие 2002 года).

Приложение 13
к Концепции

Приводится схема распределения внешнеторгового оборота между видами транспорта в первом полугодии 2002 года (по стоимости перевозимых внешнеторговых грузов).

Приложение 14
к Концепции

Приводится график распределения объема перевозок в международном сообщении между российскими и зарубежными перевозчиками.

Приложение 15
к Концепции

Приводится график динамики доли автомобильного транспорта в товарообороте (по стоимости перевозимых внешнеторговых грузов).

Приложение 16
к Концепции

Приводится график наличия подвижного состава, используемого на международных автомобильных перевозках, ед.

Приложение 17
к Концепции

Приводится график количества транспортных средств полной массой более 16 т, используемых на международных перевозках (на тысячу жителей).

Приложение 18
к Концепции

Приводится график динамики уровня доходов и ставок таможенной пошлины на международных перевозках.

Приложение 19
к Концепции

Приводится график динамики роста поступлений в бюджет после введения льготных условий приобретения автопоездов в Калининградской области.

Приложение 20
к Концепции

Приводится схема распределения международных перевозок грузов по видам транспорта (по г. Москве за первое полугодие 2002 года).

Приложение 2
к постановлению Правительства
Москвы
от 8 июля 2003 г. N 516-ПП

ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ
ПО РАЗРАБОТКЕ ГОРОДСКОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ РЕАЛИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1. Выход с законодательной инициативой по совершенствованию единого налога на вмененный доход на автотранспортную деятельность, дифференцированного по типам подвижного состава.
 2. Совершенствование рыночного механизма регулирования автотранспортного бизнеса, численности автотранспортных средств, показателей экологической безопасности.
 3. Разработка методики оценки рациональной структуры грузового автопарка для обеспечения жизнедеятельности города в соответствии с прогнозными оценками Генплана города Москвы.
 4. Создание информационного центра автотранспортных услуг (сбор и учет информации, анализ грузопотоков, мониторинг автотранспортной деятельности, оказание услуг на основе логистических технологий, выдача текущей информации, включая цены на услуги) для оперативного регулирования транспортным процессом в городе.
 5. Совершенствование схемы размещения автотранспортных предприятий и маршрутов движения грузового транспорта в связи с выводом предприятий промышленности за пределы 3-го транспортного кольца (включая таможенные терминалы, склады, склады готовой продукции крупных предприятий).
 6. Развитие международных и междугородных перевозок автотранспортом Московского региона.
 7. Разработка предложений по повышению уровня работы на фондовом рынке автотранспортных предприятий.
 8. Разработка предложений по повышению престижа труда водителей и других основных работников грузового автомобильного транспорта.
 9. Разработка предложений по организации Управлением транспорта и связи города Москвы учета перевозок за бюджетные средства и расхода этих бюджетных средств в комплексах городского хозяйства Москвы.
 10. Определение совместно с Управлением Министерства Российской Федерации по налогам и сборам по г. Москве возможности организации отраслевого учета деятельности автотранспортных предприятий.
-