

**ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА УСЛУГ
САМОРЕГУЛИРУЕМЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ
НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ**

В.К. Игнатушин

ГОУ ВПО «Тамбовский государственный технический университет», г. Тамбов

*Рецензент д-р техн. наук, д-р экон. наук,
профессор Б.И. Герасимов*

Ключевые слов и фразы: автотранспортное сообщество; повышение качества услуг; рынок автотранспортных услуг; саморегулируемая организация; формирование стандартов деятельности.

Аннотация: Рассматривается состояние российского рынка автотранспортных услуг и создание саморегулируемых организаций как эффективного инструмента управления и организации на автомобильном транспорте.

Автомобильный транспорт является одним из важнейших элементов транспортной системы Российской Федерации. Стратегическая цель автотранспортной отрасли – полное и качественное удовлетворение потребности в грузоперевозках всех секторов экономики, повышение мобильности населения, обеспечение безопасности пассажирских и грузовых перевозок, а также поддержание транспортной безопасности страны в целом.

Хотя автотранспортный рынок России в стоимостном выражении является одним из самых емких по сравнению с другими отраслями экономики и, по официальным оценкам, составляет порядка 3 трлн 800 млрд р. в год, на настоящее время в этой сфере деятельности множество проблем: организация безопасности дорожного движения, комплекс социально-экономических проблем. Все это связано с отменой в 2005 г. лицензирования на грузовые и таксомоторные перевозки, кроме пассажирских коммерческих.

В результате число субъектов предпринимательской деятельности, по экспертным оценкам, достигло одного миллиона, официальный отраслевой учет не ведется с 2005 г. Большое количество грузовладельцев плюс большое количество перевозчиков – модель идеальной конкуренции и ли-

Игнатушин Виктор Кузьмич – старший преподаватель кафедры «Организация перевозок и безопасность дорожного движения», e-mail: viktorgreprod@mail.ru, ТамбГТУ, г. Тамбов.

берализованного рынка. Однако отмена лицензирования перевозок автомобильным транспортом, как метода государственного регулирования без введения альтернативных методов регулирования, привела к хаотичному развитию рынка автотранспортных услуг, ориентированному на получение максимальной прибыли что, естественно, привело к существенному снижению качества данных услуг.

По словам Станислава Швагеруса, генерального директора некоммерческого объединения «Саморегулируемая ассоциация автомобильных перевозчиков», на рынке автотранспортных услуг процветает недобросовестная конкуренция и демпинг за счет пренебрежения требованиями обеспечения безопасности дорожного движения и износа подвижного состава, которые достигли критических пределов [14]. Фактически цена перевозки сегодня – это цена на топливо. При легком доступе к рынку и фактическом отсутствии системы контроля, учета и управления у многих участников рынка отсутствует мотивация к совершенствованию бизнес-модели. В результате такого подхода 70 % парка подвижного состава физически и морально устарело, а также не отвечает современным технологическим и экологическим требованиям. При этом количество автотранспортных средств, используемых в коммерческих целях, в 2008 г. перевалило за 6 000 000 единиц. Катастрофически упал и уровень профессиональной подготовки.

На мой взгляд, это противоречит единой государственной политике в области обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и нарушается Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 15 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Особенно понизился профессиональный уровень подготовки водительского состава в системе **ВАДС** (комплекс водитель–автомобиль–дорога–среда).

Следует отметить, что безопасность дорожного движения, жизни и здоровья пассажиров является неотъемлемой составляющей высокого качества автотранспортных услуг. Без должного отношения к безопасности никакая услуга не может быть качественной [2, 4].

По данным Некоммерческого партнерства по защите прав и интересов перевозчиков «Поволжье» в автотранспортной отрасли (внутренние российские перевозки грузов) сложилась парадоксальная ситуация, характеризующаяся следующими показателями.

1. На долю автомобильного транспорта приходится 80 % общего объема перевозок грузов (без трубопроводного). Вклад автомобильных перевозок в производство валовой продукции составил 7 %. Но при этом рентабельность грузовых перевозок автомобильным транспортом достигла всего 0,4 %, тогда как в среднем по всем видам экономической деятельности рентабельность составляет 14 %.

2. Грузовым автомобильным транспортом всех отраслей перевезено 6,68 млрд т грузов. При этом доля коммерческих перевозок составила 24,1 % (1,62 млрд т). Общий парк грузовых автомобилей составляет 4,5 млн единиц, из них 2,2 млн единиц принадлежат предприятиям различных ведомств для собственных нужд, то есть перевозки не за плату (перевезено 5,01 млрд т, или 75 %); 2,21 млн единиц находятся в индивидуальной собственности граждан (перевезено 1,62 млрд т, или 24,1 % по

официальной статистике); 55 тыс. единиц приходится на предприятия отрасли «Автомобильный транспорт» (перевезено 580 млн т, или 0,9 %).

3. Пассажирским автомобильным транспортом (автобусами) перевезено 15,636 млрд человек, или 53 % от общего объема (доля железнодорожного транспорта составляет всего 4 %, или 1,3 млрд человек). При этом пассажирские перевозки продолжают оставаться убыточными.

4. Налоговые поступления в бюджетную систему РФ в 2005 г. от всех видов транспорта, включая трубопроводный, составили 221 млрд рублей. Основной объем налоговых поступлений получен от деятельности железнодорожного транспорта – 81,4 млрд рублей. Конкретных же данных о налоговых поступлениях от автомобильного транспорта нет. При этом, по экспертным расчетам, теневой оборот автомобильных грузовых перевозок оценивается в примерно в 90 млрд долларов (2,4 трлн рублей).

5. Безопасность на автомобильном транспорте достигла уже такого состояния, что стала проблемой государственного уровня и требует принятия экстраординарных мер. Кроме проблем обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях обострилась проблема антитеррористической безопасности транспорта. Однако внедрение в автотранспортную отрасль передовых технологий, позволяющих повысить эффективность работы автотранспорта и его безопасность, не представляется возможным или по разным причинам тормозится.

6. При всей важности автомобильного транспорта для экономики и социальной сферы автотранспортная отрасль является единственной отраслью, которая опирается на неэффективную законодательную базу. Так, например, до 2007 г. руководствовались Уставом автомобильного транспорта, принятым в еще в 1969 г., который не только морально устарел, но и просто не соответствует сложившимся в России новым экономическим отношениям. Проект нового устава, принятого в 2007 г., разрабатывался более 10 лет, и следует отметить, устав – это не тот документ, который должен исчерпывающим образом решить все вопросы. Следует констатировать, что за последние годы правовой вакуум и отсутствие эффективного регулирования автотранспортной отрасли привели практически к полной анархии на рынке внутрироссийских грузовых автомобильных перевозок.

7. Характерным примером является отмена лицензирования практически всех видов автотранспортной деятельности, кроме пассажирских перевозок в коммерческих целях без одновременного внедрения альтернативных способов регулирования. Таким образом, рынок автотранспортных услуг неконтролируемо заполнился огромным количеством автоперевозчиков, которые не соблюдают и не обеспечивают элементарные условия по безопасности дорожного движения, экологической безопасности, не платят налогов, так как для осуществления этого вида деятельности сегодня достаточно иметь лишь водительское удостоверение и автомобиль.

Такое положение привело к распаду крупных, технологически эффективных автотранспортных предприятий и передислокации большинства хозяйствующих субъектов в «теневой бизнес», разрушению системы учета и контроля автотранспортной деятельности. При этом органы государственной исполнительной власти в сфере транспорта ничего конкретного и

реального по выправлению такой ситуации не предлагают, кроме общих размытых и ни к чему не обязывающих формулировок.

Единственная возможность для восстановления регулирования, упорядочивания и структурирования автотранспортных перевозок, избавления их от бюрократии и коррупционной составляющей на данный момент – создание в этой сфере деятельности саморегулируемых организаций (СРО).

По заявлению заместителя председателя Государственной Думы РФ Л. Слиски на парламентских слушаниях по теме «Правовые аспекты становления саморегулирования в различных отраслях экономики», которые прошли 14 апреля 2008 г. в здании Российского парламента, СРО воспринимаются «не только как гражданские институты, представляющие интересы бизнеса, но и как важнейший элемент общей системы регулирования предпринимательской деятельности, дополняющий и даже замещающий государственное регулирование».

Базовый закон (Федеральный закон от 1 декабря 2007 г. № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях») уже действует, но, в целом, законодательная база для деятельности саморегулируемых организаций в РФ пока только создается [1].

И если в сфере перевозок на железнодорожном транспорте СРО уже не редкость, примером тому может служить Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», то по словам президента Российского автотранспортного союза (РАС) М. Козлова создание СРО в сфере автомобильных перевозок находится в стадии неутвержденного эксперимента.

«Нужен специальный закон о СРО на автомобильном транспорте, но технология его написания и принятия предлагается иная – надо в нескольких субъектах РФ апробировать этот закон, а затем изложить на бумаге, каким он должен быть», – сказал М. Козлов в 2009 г., добавив, что существующая законодательная база, в принципе, позволяет создавать СРО в сфере автотранспорта.

Основными задачами СРО на автомобильном транспорте является формирование стандартов деятельности для участников рынка, в которые должны быть включены четкие требования к производимой продукции, с другой стороны, эти стандарты не должны быть настолько жесткими, чтобы препятствовать появлению новых участников рынка. Представляя собой коллективный «бренд», СРО будет оказывать своим членам консультационную поддержку и образовательные услуги.

Несмотря на огромное количество субъектов хозяйственной деятельности на автомобильном транспорте, автотранспортных компаний с численностью автопарка более 100 единиц в России не более сотни. Консолидируясь, малому бизнесу – несколько мелких и средних компаний с 1–10 машинами – будет значительно легче подписать контракт с крупным грузовладельцем и полностью удовлетворить заказчика.

Таким образом, малые автотранспортные фирмы, заключая прямые и постоянные договоры на перевозки грузов больших объемов, смогут выйти на совершенно иной и более значимый уровень бизнеса.

Так же необходимо отметить, что несмотря на сохранившееся лицензирование перевозок пассажиров автобусами, проблема ответственности за жизнь потребителей так и не решена. Введение механизмов саморегулирования обеспечит реальную защиту потребителя транспортной услуги. В крайнем случае, потребитель сможет получить страховку.

Следует особо подчеркнуть, что на сегодняшний день фактически оказанием услуг автотранспортной деятельности можно заниматься, не регистрируясь не только как юридическое лицо, но даже в качестве индивидуального предпринимателя, что уводит в «тень» большую часть этого бизнеса. Такие «серые» участники автотранспортного рынка не платят никаких налогов и не несут многих других расходов, связанных с организацией бизнеса, что, соответственно, ставит их в более выгодные условия по сравнению с законопослушными участниками рынка.

Наиболее проработанной моделью саморегулирования автотранспортной деятельности на данный момент является модель, разработанная саморегулируемой ассоциацией автомобильных перевозчиков (СААП).

Ее существенное достоинство: СРО вырабатывают и внедряют отраслевые стандарты взаимодействия, в конечном итоге ведущие к уменьшению отраслевых транзакционных и производственных издержек на автоперевозках. Установление твердых правил на рынке повлечет за собой приток инвестиций в отрасль, а внедрение стандартов деятельности – развитие современных, инновационных технологий управления, развитие логистических технологий, обновление подвижного состава, цивилизованных форм страховой защиты перевозчиков, повышение профессиональной подготовки и качества услуг на автомобильном транспорте.

Это соответствует Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. Ее реализация будет проходить в два этапа [3]:

– первый этап (до 2015 г.) – завершение модернизации транспортной системы методами целевого инвестирования и устранения «узких мест» и переход к ее системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям;

– второй этап (2016–2030 гг.) – интенсивное инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально ориентированного пути развития России.

Вследствие вышеуказанной ситуации с огромным количеством предпринимателей, имеющих от одной до десятка машин, в регионах начался стихийный процесс объединения мелких перевозчиков в некоммерческие организации для решения производственных и экономических проблем.

Учитывая эти факторы, СААП предлагает создать двухуровневую систему СРО в автотранспортном комплексе России: саморегулируемые организации первого уровня – региональные и межрегиональные некоммерческие организации, объединяющие субъекты по виду деятельности, специализированные СРО по специальным видам перевозок; саморегулируемую организацию федерального уровня – Союз саморегулируемых организаций первого уровня.

Исходя из мирового опыта, при наличии большого числа автоперевозчиков в ближайшее время в автотранспортной отрасли можно прогнозировать появление нескольких сотен саморегулируемых организаций первого уровня. При этом деятельность такого множества СРО будет

носить конкурентный характер. Этот способ организации регулирования иначе известен как «контрактная юрисдикция».

Каждый участник рынка волен сам выбрать саморегулируемую организацию (или несколько) и связать себя с ней (ними) добровольным контрактом. Ключевым здесь является выражение «волен сам» – действовавшее ранее государственное регулирование не предполагало никакой добровольности. В этом случае каждый поставщик сервиса регулирования предлагает автотранспортному рынку свои способы и процедуры выработки и коррекции стандартов и требований, свою инфраструктуру и назначает свою цену на услуги.

В большинстве случаев автоперевозчики, не соблюдающие рыночные стандарты и требования, накажут себя сами, если рынок посчитает принятые стандарты верными, а возникающие отклонения от стандарта – нет. Таким образом, с рынка автоперевозок постепенно уйдут непрофессионалы и аутсайдеры.

Что немаловажно: никакого особого законодательства для организации подобной системы не потребуется, ведь Федеральный закон «О саморегулируемых организациях» и тренд на объединение автоперевозчиков «снизу» для решения экономических проблем вполне позволяют запустить механизм саморегулирования в автотранспортном комплексе, что повысит качество услуг.

При своевременном выходе Постановления Правительства РФ «О порядке ведения государственного реестра саморегулируемых организаций» и отсутствии бюрократических преград при получении статуса СРО в течение года в автотранспортном комплексе России появится несколько десятков саморегулируемых организаций. Следующий этап – объединение саморегулируемых организаций в Союз СРО автотранспортного комплекса и принятие стандартов и правил деятельности, разработанных в саморегулируемых организациях первого уровня, в качестве национальных.

В Тамбовской области консолидирование автоперевозчиков находится в стадии создания некоммерческих организаций и партнерств.

С целью организации взаимодействия региональных некоммерческих объединений автотранспортников 20–21 июня 2008 г. в Тамбове состоялось собрание руководителей некоммерческих организаций и автотранспортных предприятий Российской Федерации для создания условий получения статуса саморегулируемых организаций. Создан временный координационный орган, объединяющий автоперевозчиков – «Совет рынка», принята учредительная декларация. Создание координационного органа поддержано автотранспортниками Москвы, Белгорода, Тамбова, Самары, Ростова-на-Дону, Новороссийска, Ставрополя, Твери, Новосибирска, Перми, Волгограда, Челябинска, Архангельска, Ульяновска, Воронежа.

Необходимо отметить, что введение саморегулирования в автотранспортном бизнесе создаст эффективный регулятор, решит проблемы низкой квалификации водителей, изношенного подвижного состава, экологические проблемы, и, в конечном итоге, приведет к уменьшению отраслевых транзакционных и производственных издержек, что будет способствовать повышению качества услуг на автомобильном транспорте.

Уже сегодня некоммерческие партнерства, объединяющие в 23 регионах России малый бизнес автоперевозчиков с целью саморегулирования,

минимизируют расходную часть бизнеса за счет консолидации и, несмотря на финансовый кризис, получают предложения от банков по льготному кредитованию своих членов, обеспечивают выгодные условия страховой защиты перевозчиков, повышают квалификацию водительского состава.

Установление твердых правил на рынке повлечет за собой приток инвестиций в отрасль, а внедрение стандартов деятельности – развитие современных инновационных технологий управления, развитие логистических технологий, обновление подвижного состава, цивилизованных форм страховой защиты перевозчиков и потребителей автотранспортных услуг, повышение профессиональной подготовки.

В заключение следует сказать, что предусматриваемая административной реформой передача утраченных государством функций саморегулируемым организациям фактически не произошла. Создание системы саморегулирования в стране уже несколько лет тормозится на уровне законотворчества, что ставит под угрозу транспортную безопасность Российской Федерации. В создавшихся условиях профессиональное автотранспортное сообщество, занимая активную позицию не только в экономике, но и в структуре гражданского общества, разработало законопроект и предпринимает активные действия по его рассмотрению Государственной Думой.

Список литературы

1. О саморегулируемых организациях : федер. закон от 01.12.2007 г. № 315-ФЗ / Собр. законодательства РФ № 49. – 2007. – Ст. 6076.
2. Повышение безопасности дорожного движения в России на 1996–1998 гг. : федер. целевая программа / Собр. законодательства РФ № 25. – 1996. – Ст. 3017.
3. Проект транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. редакция на 28 июля 2008 г. / Бюл. норматив. актов и ведомств РФ. – 2008. – № 8.
4. О безопасности дорожного движения : федер. закон от 15.12.1995 г. №196-ФЗ / Изд-во Сиб. гос. ун-та. – 2007. – 24 с.
5. Об утверждении положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов : Приказ Минтранса РФ от 09.03.1995 г. № 27 / Бюл. норматив. актов и ведомств РФ. – 1996. – № 3.
6. Об учебно-тематическом плане и программе ежегодных занятий с водителями автотранспортных организаций : письмо Минтранса РФ от 04.12.2003 г. № АК-51417-ИС / Бюл. норматив. актов и ведомств РФ. – 2003. – № 12.
7. Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов : приказ Минтранса РФ от 09.03.1995 г. № 27 / Рос. вести. – 1995. – 13 июля. – № 129.
8. Войтко, В. Защищать интересы профессионалов / В. Войтко // Дальнебойщик. – 2007. – № 3. – С. 15.

9. Виксне, Д. Бизнес вынужден идти в политику / Д. Виксне // Гудок. – 2007. – 14 мая. – С. 4–5.
10. Мурашов, Р. Сможет ли саморегулирование отрегулировать нерегулируемое? / Р. Мурашов // Автоперевозчик. – 2008. – № 7. – С. 7–8.
11. Петренко, В. Операторы подвижного состава создают саморегулируемую организацию / В. Петренко // ИП РЖД-Партнер. – 2010. – 9 августа.
12. Ставицкий, Г. Российский автотранспортный союз выступает за отдельный закон о СРО в сфере автоперевозок / Г. Ставицкий // ИП РЖД-Партнер. – 2009. – 15 октября.
13. Кудасов, И. Собрание автотранспортников в Тамбове / И. Кудасов // ИС «Тамбов и все что происходит в Тамбове!». – 2008. – 24 июня.
14. Швагерус, С. Саморегулирование в автотранспортной деятельности / С. Швагерус // ИС «Некоммерческое партнерство по защите прав и законных интересов перевозчиков «Поволжье». – 2008. – 18 апреля.
-

Quality Service Improvement by Self-Regulatory Motor Transport Organizations

V.K. Ignatushin

Tambov State Technical University, Tambov

Key words and phrases: development of performance standards; market of motor transportation services; motor transportation community; self-regulatory organization.

Abstract: The paper studies the condition of the Russian market of motor transportation services and the creation of self-regulatory organizations as an effective tool of motor transport management and organization.

© В.К. Игнатушин, 2011