

*Батищев И.И.
Можайская И.А.
Ступина А.А.*

Транспортная стратегия 2030 – первый шаг к транспортно-экономическому балансу страны и повышению эффективности функционирования грузового автомобильного транспорта

Правительство РФ предварительно рассмотрело и в основном одобрило представленный Минтранс России проект обновленной «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». Документ разрабатывался с расчетными периодами до 2010, 2015, 2020 и до 2030 года. Время идет, и многое в стране изменилось во всех отраслях экономики, в том числе и на автомобильном транспорте. Данные об объемах перевозок грузов различными видами транспорта, включая промышленный железнодорожный, показывают, что 56% всех грузов страны доставляет грузовой автомобильный транспорт. Однако, за последние пять лет (с 2008 по 2012 годы) объем перевозимых грузов в связи с общим кризисом снизился на 15% вместо намеченного в Транспортной стратегии, принятой в 2008 году, роста на 5-7%. В то же время парк грузовых автомобилей ежегодно растет, и в настоящее время он составляет более 5,5 млн. единиц. Это свидетельствует о дальнейшем снижении производительности на грузовом автомобильном транспорте. Такая тенденция развития грузового автотранспорта не является перспективной, не соответствует намеченным индикаторам и поэтому ранее принятая Стратегия нуждалась в существенной корректировке. Имелась также необходимость корректировки Стратегии по другим показателям работы всей транспортной системы страны.

Относительно роста парка грузовых автотранспортных средств необходимо отметить следующее – в настоящее время никто не может сказать, сколько нам надо иметь грузовых автомобилей, а главное, каких (по грузоподъемности, типу кузова или специализации). На этот вопрос может дать ответ транспортно-экономический баланс товародвижения региона, административного округа, страны в целом. Важнейшим вопросом, решаемым на основе транспортно-экономического баланса това-

родвижения, является установление сферы эффективного применения автомобильного транспорта в сравнении с другими видами транспорта, и в первую очередь с железнодорожным транспортом. Но эту сферу трудно установить без анализа объемов и характеристик транспортных потоков по видам грузов, а также без технико-экономических расчетов и новых методов их выполнения.

В этой связи представляется целесообразным разработать проект федерального закона «О транспортно-экономическом балансе», единого для всех видов транспорта и обслуживаемых отраслей экономики. Принятие такого закона позволит определить общие принципы и правовые основы формирования и ведения транспортно-экономических балансов России, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, а так же подготовить правила и порядок разработки таких балансов, определить правовое положение субъектов транспортных систем при формировании и ведении транспортно-экономических балансов, позволит установить правовые основы для сбалансированного развития всех видов транспорта страны. Для ускорения решения этой задачи на данном этапе предлагается выполнить комплексную научно-исследовательскую работу по подготовке методических подходов и рекомендаций по составлению транспортно-экономических балансов различных уровней.

К сожалению, рынок автотранспортных услуг в сфере грузового автотранспорта в настоящее время является слабоконтролируемым и «непрозрачным». В результате значительная часть перевозчиков (в отдельных регионах страны до 80% от общего их количества) находится в «теневом» секторе рынка, при котором «теневые» перевозчики не уплачивают налоги, в связи с чем бюджет страны, по экспертной оценке, недополучает сотни миллиардов рублей в год. До последнего времени наши перевозчики практически полностью были освобождены от платы за пользование автомобильными дорогами, если не считать частичной компенсации дорожной составляющей в затратах на перевозку груза в виде транспортного налога, незначительных поступлений от сборов за проезд на некоторых участках платных дорог, а также от платежей в связи с превышением разрешенных максимальных весовых параметров транспортных средств при приоб-

ретенции специальных разрешений. В то же время на железнодорожном транспорте путевые затраты в себестоимости перевозок полностью учитываются. Такое положение искусственно способствует повышению конкурентоспособности автоперевозчиков на рынке транспортных услуг и нередко приводит к необоснованному увеличению расстояний перевозки грузов до 1,5-2 тыс. км и более.

Следует также учитывать, что если бы все принимаемые в нашей стране законы, касающиеся регулирования рынка грузовых автотранспортных услуг, в полной мере соблюдались владельцами транспортных средств, полностью уплачивались бы все основные налоги и сборы, включая компенсирующие дорожные издержки, функционирование всей транспортной системы было бы более сбалансированным и эффективным. Одним из направлений реализации соответствующей деятельности в этой сфере является тот факт, что в соответствии с законодательством Российской Федерации с ноября 2014 года на автомобильных дорогах федерального значения вводится плата за проезд большегрузных автомобилей. Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 мая 2013 г. № 504 утверждены Правила взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам автотранспортными средствами полной массой более 12 тонн, и установлен размер этой платы, равный 3,5 руб. за 1 км пробега. Обеспечение сбора и контроль предусматривается осуществлять с использованием спутниковой системы навигации ГЛОНАСС, для чего каждое транспортное средство массой более 12 т оборудуется соответствующими бортовыми устройствами. Законодательством установлены также повышенные штрафные санкции за уклонение от уплаты указанного сбора, и намечены меры по значительному усилению контроля на автомобильных дорогах за работой транспортных средств, в том числе осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов, с оплатой за вред, причиняемый транспортными средствами при таких перевозках.

Известно, что автомобильный транспорт в настоящее время является основным «загрязнителем» окружающей среды. По Указу Президента Российской Федерации В.В. Путина в 2013 году Правительство Российской Федерации разработало ком-

плексный план расширения использования газомоторного топлива. Правительством принято постановление о переводе на газовое топливо половины транспорта общего пользования в стране. Планом Минэнерго России, утвержденного в мае 2013 года, предусмотрено, что объемы используемого природного газа в качестве газомоторного топлива в ближайшие 5 лет (к 2018 году) вырастут в 5 раз. Соответствующие показатели наряду с другими должны быть также уточнены и приведены в обновленной Транспортной стратегии.

Для снижения уровня загрязнения окружающей среды необходимо принимать и реализовывать меры, стимулирующие решение такой поставленной цели. Так для стимулирования использования высоко экологичных транспортных средств (Евро-5, Евро-6) было бы целесообразным введение уменьшенной платы (налога с транспортных средств, по километровой дорожной платы и др.). Этот принцип широко применяется в большинстве Европейских стран, но к сожалению, не учтен в принятом в нашей стране едином размере – 3,5 руб. за проезд грузовых автотранспортных средств полной массой более 12 тонн по федеральным дорогам России.

Решение отмеченных выше вопросов грузового автомобильного транспорта, как составной части единой транспортной системы страны, позволит сбалансировать его дальнейшее развитие.