

М.А. Беляева, соискатель
Е.Р. Магарил, д-р техн. наук, профессор,¹
г. Екатеринбург

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

В статье рассмотрена роль грузоперевозок в экономике страны, представлены основные экономические и экологические проблемы автотранспортных предприятий сферы грузоперевозок. Предлагаются возможные способы разрешения указанных проблем на различных уровнях управления.

Ключевые слова: автотранспортные предприятия, автотранспортный сектор, эколого-экономические проблемы.

Транспорт, как одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняет функцию своеобразной «кровеносной системы» экономики страны. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует «каркас» территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

В СССР все виды транспорта, обслуживавшие сферу обращения, то есть обеспечивавшие доставку продукции из пунктов ее производства в места потребления, а также осуществлявшие перевозки пассажиров были частью организованной транспортной

сети СССР. Социально-экономическое единство страны определялось общественной государственной собственностью на основные виды транспорта, что позволяло развивать их по единому народно-хозяйственному плану и способствовало постоянному увеличению грузооборота транспорта общего пользования [1]. Решение основных проблем, как и в других отраслях народного хозяйства, в этот период обеспечивалось централизованной региональной политикой государства, наряду с межрегиональными связями [2].

Развал СССР и обособление отдельных субъектов страны привели к разрушению межрегиональных социально-экономических связей России. Кроме того, в 90-х гг. произошла тотальная либерализация внешнеэкономической деятельности, возросло количество субъектов внешнеэкономической сферы страны. В результате одновременно с этим произошел колоссальный разрыв внутри экономического пространства, что привело к перепрофилированию и новой специализации регионов. Главным стал экспортный фактор, а экономика России переориентировалась на развитие сырьевых отраслей, в результате чего направленность грузоперевозок в значительной степени переориентировалась с обеспечения межрегиональных связей на работу на экспорт и импорт.

¹ *Беляева Мария Артемовна* – соискатель кафедры экономики природопользования Института Высшая школа экономики и менеджмента Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина; e-mail: belyaeva89@yandex.ru.
Магарил Елена Роменовна – доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой экономики природопользования Института Высшая школа экономики и менеджмента Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина; e-mail: magaril67@mail.ru.

Следует отметить, что и в странах Евросоюза в сфере грузоперевозок преимущественно используют автомобильный транспорт, доли различных видов транспорта в грузоперевозках в Европе представлены на рис. 1 [3].

Почти половина грузооборота в странах Европы приходится на автомобильный транспорт. Благодаря тому, что автоперевозки грузов являются более маневренными, чем водный транспорт, могут добираться в труднодоступные места, куда не доставить груз железнодорожным транспортом и значительно доступнее по цене, в сравнении с авиатранспортом, они способны обеспечить страну крепкими межрегиональными социально-экономическими связями.

В современной России ситуация в сфере грузоперевозок сложилась в корне иная,

наибольшую долю рынка здесь занимают железнодорожные перевозки (рис. 2) [3].

Для того чтобы Россия смогла приблизиться к уровню транспортных систем развитых стран, необходимо совершенствование транспортного сектора страны, в частности развитие автотранспортных предприятий (АТП), занимающихся грузоперевозками, вследствие чего появляется необходимость решения приоритетных экономико-управленческих и экологических проблем АТП, большинство из которых требует комплексного подхода. Проведенный нами анализ позволил выявить следующие проблемы АТП:

1. Проблема управления автотранспортными предприятиями. Иногда ошибка управленца, с первого взгляда незначительная, приводит к миллионным убыткам.

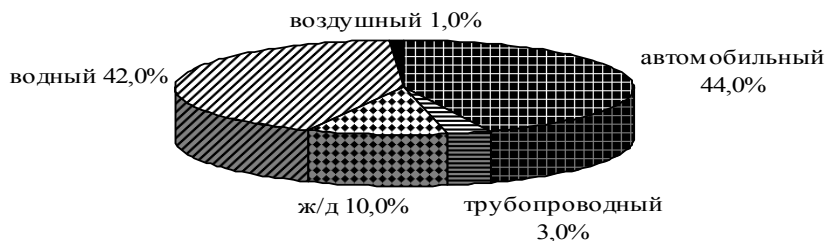


Рис. 1. Доли транспортных средств в грузоперевозках стран ЕС

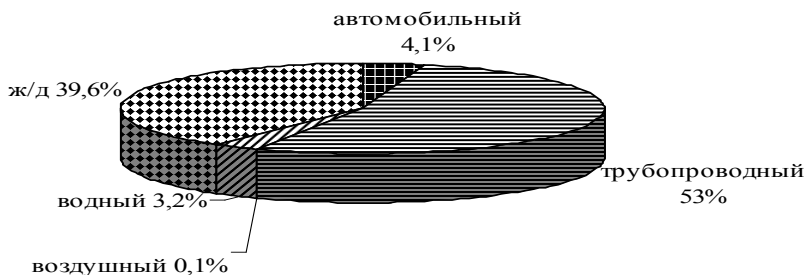


Рис. 2. Доля отдельных видов транспорта в перевозках грузов всеми видами транспорта в России, %

Для эффективной работы предприятия важна высококвалифицированная работа менеджеров и логистов, что требует не только качественного образования, но и опыта реальной работы в рыночных условиях, чего в настоящее время не обеспечивают вузы. Главная современная проблема менеджмента – проблема качества управленческих кадров. Кроме теоретических знаний в менеджменте важно получение соответствующих навыков практической деятельности в реальных условиях, между тем основная часть выпускников управленческих специальностей имеют незначительный жизненный и еще меньший управленческий опыт. Наиболее эффективным решением проблемы могло бы быть взаимодействие заинтересованного в управленческих кадрах предприятия с вузом, это обеспечит корректировку содержания обучения менеджера под потребности заказчика и возможность практической стажировки на предприятии уже во время обучения [4].

Недостаточная мотивация менеджеров и специалистов – это следующая значимая проблема управления, снижающая эффективность работы, что мешает расширению компании, росту грузооборота, соответственно и прибыли организации. Это возможно решить материальным стимулированием работников предприятия, формированием заработной платы в процентах от грузооборота, или премирование безаварийного вождения [5].

2. *Отсутствие правильной системы утилизации отработанных запчастей*, а именно: изношенных покрышек, использованного машинного масла, непригодных аккумуляторов. Отработанные машинные масла представляют собой один из ведущих источников загрязнения окружающей среды нефтепродуктами, а его неправильная утилизация может привести к катастрофическим последствиям. Так как после определенной очистки и переработки масла его можно использовать повторно, в настоящее время многие предприятия занимаются

этим видом деятельности, следовательно, приемлемым решением рассматриваемой проблемы становится сдача использованного масла в специализированные пункты приема. Аналогично можно утилизировать аккумуляторы и старые покрышки, так, например, существуют предприятия по переработке резины, которые занимаются производством универсальных бесшовных покрытий на основе резиновой крошки из отработанных покрышек для детских и спортивных площадок, стадионов, кортов и бассейнов [6]. Также есть организации, восстанавливающие непригодные аккумуляторы, используя не так давно созданную технологию регенерации старых автомобильных батарей.

Проблему переработки масла, аккумуляторов и покрышек необходимо решать, не только на уровне предприятия, но и на более высоких уровнях управления. На уровне муниципалитета это возможно через принятие нормативно-правового акта, который будет обязывать АТП, автосервисы, муниципальные автопредприятия организовывать специально оборудованные места для сбора использованного машинного масла, а также сдавать старые аккумуляторы и непригодные покрышки в организованные пункты приема. На уровне государства данная проблема может быть решена путем государственной поддержки предприятий, которые работают в этой области. Освобождение от налогов, дотации и субсидии будут значительным толчком к развитию бизнеса в сфере переработки непригодных автомобильных запчастей.

3. *Проблема соответствия экологическим стандартам*, тесно связанная с проблемой старения грузового автопарка страны [7]. В России с 1 января 2008 г. автомобили должны соответствовать экологическому стандарту Евро-3 [8], но, по данным одного из последних исследований структуры российского автопарка, проведенного аналитическим агентством «Автостат», средний возраст грузовых автомобилей в

нашей стране составляет 19,2 лет. При этом аналитики отмечают, что около 80 % парка грузовиков старше 10 лет, таким образом, большая часть грузового парка не соответствует даже стандартам Евро-1.

Путем корректировки существующей системы налогообложения государство имеет возможность существенно ускорить обновление грузового парка предприятий. В настоящее время транспортный налог в России является, по существу, платой за мощность и не зависит от воздействия автотранспортных средств на окружающую среду. В большинстве стран Европы, а также США, Японии и других развитых странах уже несколько лет действует совершенно иная система налогообложения, направленная на улучшение экологической ситуации и поощряющая покупку экологически чистого транспорта. Так, в Германии и Франции собственник автотранспортного средства уплачивает двойной налог: за объем двигателя (в Германии) или мощность (во Франции) и дополнительно за выброс в атмосферу углекислого газа (CO₂). В США транспортный налог включен в цену на топливо, в результате чем больше эксплуатируется автомобиль, тем больше отчисления в бюджет [9]. В России эффективно было бы введение дополнительного налога на старые автомобили. Благодаря этому возможно частичное решение проблемы перехода на более высокие стандарты Евро. Поскольку введение такого налога приведет к значительному удорожанию содержания старых автомобилей, предприятия станут предпочитать новые грузовые тягачи подержанным. Этот налог также стимулировал бы утилизацию непригодных автомобилей, которые уже выведены из эксплуатации.

4. *Проблема недостаточного оснащения грузового автотранспорта* приводит к таким негативным последствиям как нерациональное использование транспортной техники водителями, дорожно-транспортные происшествия (ДТП), нарушение водителями правил дорожного движения (ПДД).

Наилучшим возможным решением данной проблемы становится монтаж на автомобили предприятия специального оборудования, в частности видеорегистраторов, раций и навигационной системы мониторинга.

Установка видеорегистраторов на грузовой автотранспорт предприятия даст немалый экономический эффект путем разрешения спорных моментов в случае ДТП. Таким образом затраты на ремонт будут приближены к нулю. Установка этих устройств положительно повлияет на безопасность дорожного движения за счет проверки диспетчером записей с регистратора. Рации – аппаратура, позволяющая водителям поддерживать информационный контакт между собой, фактически уже является штатным оборудованием грузовиков, выполняющих дальние рейсы. Наряду с эфирным общением и обменом важной информацией это дает возможность быстрого вызова оперативных служб, а также гарантирует всестороннюю помощь на дороге [10]. Основной задачей установки на автомобили предприятия Глобальной навигационной системы (ГЛОНАСС/GPS) мониторинга является исключение грубых нарушений и фактов нецелевого использования автотранспорта, повышение эффективности эксплуатации и снижение затрат на содержание автопарка, как следствие, достигается максимизация доходов предприятия. Кроме того, введение в эксплуатацию таких систем оказывает на персонал дисциплинирующее воздействие и является хорошей профилактикой нарушений правил эксплуатации транспортных средств и составления отчетных документов.

Экономический эффект от установки вышеперечисленных систем мониторинга достигается в результате экономии на ремонтах и простоях в случае ДТП, за счет снижения пробега автотранспорта, уменьшения расходов на покупку топлива, а также возможного повышения грузооборота.

5. *Низкое качество и недостаточное количество автомобильных дорог* приво-

дит к одной из самых серьезных проблем современного мира – к проблеме пробок и не только в пределах мегаполисов, но и на трассах. По территории России проходит 25 магистральных дорог и 107 прочих дорог федерального подчинения, их протяженность на начало 2010 г. составляла 50,1 тыс. километров, что немногим более 5 % общей протяженности дорожной сети, при этом на них приходится около 40 % всех перевозок. По оценкам специалистов, большинство федеральных дорог работает на пределе своей пропускной способности, образуя многочасовые заторы [11].

Количество автомобилей непрерывно увеличивается, ежедневные многокилометровые пробки усугубляют проблему возрастающего поступления выбросов токсичных веществ с отработанными газами в зону дыхания человека. Это обуславливает необходимость обеспечения муниципалитетом грамотной организации дорожного движения. Для этого требуется строительство развязок, внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением, организация «зеленых дорог», перенос бизнес-центров и административно-политических зданий на окраину города, возможно строительство второго центра. Благодаря реализации этих мероприятий центр города значительно разгрузится и улучшится экологическая ситуация, ведь в условиях постоянного разгона-торможения, что всегда наблюдается в пробках, выбросы вредных веществ в разы больше, чем при движении с постоянной скоростью [12]. Частично облегчить ситуацию в центре можно с помощью организации платных стоянок и парковочной полиции, благодаря этому многие автовладельцы предпочтут личному автомобилю общественный транспорт.

6. *Несовершенство программ страхования в отрасли.* В данном вопросе можно выделить следующие проблемы: отсутствие страхования ответственности грузоперевозчика в некоторых компаниях, несво-

временные и недостаточные выплаты по полису при страховом случае, отсутствие программ страхования узлов и агрегатов грузового автотранспорта.

Страхование ответственности грузоперевозчика часто применяют в сочетании со страхованием грузов, что обеспечивает наиболее полную страховую защиту имущественных интересов сторон. При многих неблагоприятных событиях перевозчик не может обеспечить гарантированной защиты груза, и в случае повреждения или утраты застрахованного груза страховая компания, возместившая ущерб грузовладельцу, предъявит свои претензии к виновной стороне, которой почти всегда будет грузоперевозчик. Именно поэтому страхование ответственности грузоперевозчиков так необходимо в транспортной логистике. Проблема в том, что в России большая часть страховых компаний предлагает только страхование груза, оставляя без внимания ответственность перевозчика.

В большинстве своем страховые организации объединяют поломку грузового транспортного средства с ущербом при дорожно-транспортном происшествии, хотя это совершенно разные страховые случаи. Обычная страховка КАСКО не предлагает отдельный пункт, касающийся страхования машины в случае поломки. На данный момент в России отсутствуют какие-либо программы страхования узлов и агрегатов грузовых автомобилей, эта ниша пока на этапе становления и затрагивает только легковой автотранспорт, с жесткими ограничениями по критериям страхуемого транспортного средства и с минимальным количеством страховых компаний, предлагающих данную услугу [13]. В отношении грузового автотранспорта сложилась неутешительная ситуация, в отличие от европейских стран, где данная услуга широко распространена, страхование от поломок в России практически отсутствует.

Самая серьезная проблема в страховании – это проблема выплат при страховых случаях. Срок выплаты страховой суммы в

странах центральной и западной Европы, преимущественно не превышает нескольких недель, в России этот срок может быть увеличен до нескольких месяцев, в результате чего автомобиль может простаивать в ремонте вплоть до 7–8 месяцев. В результате возникает необходимость в резервном автотранспорте, который будет работать в таких случаях для обеспечения постоянно-го грузооборота и занятости водителей.

Все эти проблемы решаются на уровне страховых компаний и на государственном уровне. Например, в странах ЕС законодательство обязывает продавцов автомобилей быть ответственными за их техническую исправность и нести расходы на ремонт в случае поломок, поэтому при продаже автомобилей с пробегом дилеры широко используют страховщиков для покрытия рисков подобных поломок и непредвиденных расходов на ремонт.

7. *Отсутствие специальных программ кредитования в сфере грузового автотранспорта.* В настоящее время существует множество предложений по льготному кредитованию приобретения легковых автомобилей, на рынке грузового транспорта такие программы практически отсутствуют. Процентные ставки по льготным программам на легковые автомобили начинаются от 2,9 % (снижение реальной процентной ставки за счет предоставления продавцом скидки, равной сумме части процентов за пользование кредитом), а ставки, по которым можно взять кредит на грузовой автомобиль, составляют от 15 %.

Альтернативой может выступить лизинг грузового автотранспорта, преимущества которого достигаются за счет снижения налогооблагаемой базы (табл. 1) [14].

Большая часть этих достоинств проявляется только для крупных предприятий, находящихся на общей системе налогообложения, а для малых и средних предприятий, для индивидуальных предпринимателей, оформление грузового автотранспорта в лизинг не целесообразно.

8. *Растущие цены на топливо при низком его качестве, ограниченность ископаемого топлива.* В настоящее время мощности углубления переработки нефти и повышения качества нефтепродуктов на российских заводах значительно ниже, чем в развитых странах [8, 15]. International Fuel Quality Center (IFQC) в мае 2012 г. опубликовал рейтинг TOP-100 стран по качеству дизельного топлива, в котором Россия заняла 61-е место. Основной показатель оценки, содержание серы в нефтепродуктах, для стран Евросоюза колеблется в пределах 10–15 ppm (частиц на миллион условных топливных единиц), в России данный показатель в десятки больше и достигает 500 ppm [16]. В первую очередь, низкое качество российского топлива связано с износом оборудования нефтеперерабатывающей промышленности, на данный момент, по оценкам Министерства энергетики России, составляющем более 75 %, и малыми мощностями передовых процессов переработки нефти [17].

По количеству оставшейся нефти прогнозы делаются довольно часто, по мнению исследователей из шведского университета Лунда истощение запасов нефти может наступить через 45 лет [18], частично облегчить ситуацию и благоприятно сказаться на состоянии окружающей среды поможет переход на альтернативные источники энергии. По одному из сценариев декарбонизации стран Евросоюза к 2050 г. стоимость ископаемого топлива значительно снизится за счет перехода на альтернативные возобновляемые источники энергии и, как следствие, снижения спроса на нефть, газ и уголь [19].

Видимый положительный эффект также будет достигнут благодаря переходу муниципальных автотранспортных предприятий на метан, активное развитие в настоящее время в развитых странах получает транспорт, использующий электроэнергию, существуют специальные программы поддержки по стимулирова-

Сравнительная характеристика кредита и лизинга грузового автотранспорта

Показатель	Кредит	Лизинг
Налог на прибыль	На себестоимость относится только часть процента по кредиту, рассчитанная как ставка рефинансирования, увеличенная в 1,1 раза (ст. 269 НК РФ), налог на прибыль уменьшается незначительно	Платежи по лизингу переносятся на себестоимость в полном объеме (без НДС) (ст. 28 Закона № 164-ФЗ), следовательно, налог на прибыль значительно уменьшается
Амортизация	Автотранспортные средства, приобретаемые с помощью кредитных средств, амортизируются в соответствии с НК РФ	Возможно применение амортизации с коэффициентом ускорения 3, благодаря чему значительно снизится сумма налога на имущество (ст. 259 НК РФ)
НДС	НДС к возмещению зачитывается единовременно со стоимости автотранспорта	НДС, уплачиваемый в составе лизинговых платежей, будет возвращен предприятию, размер НДС к зачету увеличивается ежемесячно
Структура баланса	Автотранспорт учитывается на балансе предприятия-заемщика, структура баланса ухудшается из-за включения кредитной задолженности, что приводит к ухудшению финансовых показателей	Лизинговый автотранспорт по договоренности сторон может стоять на балансе лизингодателя, следовательно, в соответствии с бухгалтерским учетом, лизинговые платежи, так же как и остаток кредитной задолженности, не рассматриваются в качестве долга, а учитываются на балансе как текущие расходы. Это не ухудшает баланс предприятия, следовательно, финансовые показатели только улучшаются
Страхование	Заемщик страхует приобретаемый автотранспорт за собственные средства	Сумма страхования лизингового имущества включена в лизинговые платежи
Подготовка сделки	Заемщик самостоятельно занимается подготовкой всей необходимой документации, занимается оформлением требуемых лицензий, разрешений и т. д.	Лизингодатель полностью сопровождает сделку

нию развития данного вида транспорта (табл. 2).

Повышение экологической безопасности автомобилей требует активного вмешательства государства – стимулирования строительства заправок для таких автомобилей. Этого можно добиться государственным стимулированием покупки экологически ориентированного транспорта (значительное снижение или отмена транспортного налога на транспорт с высокими экологическими характеристиками. Требуются также принудительные меры – например, если планируется строительство новой заправки или реконструкция старой, то в обязательном порядке должно устанавливаться оборудование для заправки электрокаров и автомобилей на газовом оборудовании.

Благодаря решению этих проблем, доля грузоперевозок АТП в общем объеме грузооборота, несомненно, значительно возрастет и возможно достигнет европейского уровня, что, в свою очередь, обеспечит формирование внутри страны межрегиональной социально-экономической связности. Транспортная отрасль станет системообразующей, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Отрасль сможет выйти на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. В результате будет достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки товаров, доступности транспортных услуг для населения.

Таблица 2

Планируемое количество электромобилей в разных странах [20]

Страна	Количество электромобилей в стране	Срок реализации программы, год
Франция	100000 шт.	2015
Дания	100000 шт.	2015
США	1000000 шт.	2015
Норвегия	220000 шт.	2020
Голландия	220000 шт.	2020
Ирландия	250000 шт.	2020
Германия	1000000 шт.	2020
Япония	1000000 шт./г	2020
Россия	10 % всего автотранспорта	2020

Список использованных источников

1. СССР. Транспорт. [Электронный ресурс] Большая Советская энциклопедия. Режим доступа: <http://slovari.yandex.ru/~книги/БСЭ/СССР.%20Транспорт>.
2. Павлов К.В. Межрегиональные социально-экономические отношения // Евраз. междуна. науч.-аналит. журнал. 2008. № 4 (28). С. 47–53.
3. Дементьев А.В. Обеспеченность инфраструктурой: дорожное хозяйство России по сравнению с показателями других стран // Российское предпринимательство. 2008. № 10 (121). С. 147–151.
4. Коваленко А. На опережение // Эксперт-Урал. 2011. № 48 (491). С. 36–40.

5. Горбунов А. Проблемы менеджмента качества в России // Менеджмент сегодня. 2007. № 4. С. 196–204.
6. Шохина Е. Рожденные кризисом // Эксперт-Урал. 2012. № 2 (785). С. 54–59.
7. Абржина Л.Л., Магарил Е.Р. Обоснование рационального пути улучшения экологических и эксплуатационных характеристик автопарка // Вестник УрФУ. Серия экономика и управление. 2007. № 2. С. 68–74.
8. Магарил Е.Р. Модернизация нефтепереработки как фактор устойчивого развития автотранспорта // Вестник УрФУ. Серия экономика и управление. 2011. № 4. С. 32–37.
9. David M. Newbery. Why tax energy? Towards a more rational policy // Cambridge Working Papers in Economics CWPE. 2005. 37 p.
10. Автомобильные радиостанции. Слышно всем / М. Ожерельев. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.park5.ru/articles/1/548>.
11. Виньков А. В инфраструктурном плену // Эксперт-Урал. 2012. № 49 (831). С. 18–23.
12. Магарил Е.Р., Локкет В.Н. Основы рационального природопользования. М. : КДУ, 2008. 460 с.
13. Полонка с предоплатой. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.insur-info.ru/press/63439/>.
14. Преимущества лизинга. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.all-leasing.ru/info/advantage.php>.
15. Чернышов С. Для инноваций пробинок уже недостаточно // Эксперт-Урал. 2012. № 6 (789). С. 89–90.
16. INTERNATIONAL DIESEL RANKINGS – TOP 100 SULFUR. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ifqc.org/NM_Top5.aspx.
17. Голубева А.С., Магарил Е.Р. Обоснование необходимости снижения эмиссии CO₂ автотранспортным сектором // Вестник УрФУ. Серия экономика и управление. 2012. № 2. С. 109–117.
18. Костина Г. Внукам точно не хватит // Эксперт-Урал. 2012. № 3 (786). С. 49–54.
19. Pantelis Capros. Model-based analysis of decarbonising the EU economy in the time horizon to 2050 / Pantelis Capros, Nikolaos Tasios, Alessia De Vita // Energy Strategy Reviews. 2012. № 1. P. 76–84.
20. Как развивать электротранспорт без финансовых вложений? [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://greenevolution.ru/2013/02/21/kak-razvivat-elektrotransport-bez-finansovykh-vlozhenij-nematerialnymi-igotami/>.