



*Электронное научное издание
«Ученые заметки ТОГУ»
2014, Том 5, № 2, С. 151 – 156*

*Свидетельство
Эл № ФС 77-39676 от 05.05.2010
[http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/
ejournal@khstu.ru](http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/ejournal@khstu.ru)*

УДК 656

© 2014 г. **Ю. И. Куликов**, канд. экон. наук,
И. Н. Пугачев, д-р техн. наук

(Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск)

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Эффективным инструментом модернизации автомобильно-дорожной отрасли может стать технологическая платформа, объединяющая различные группы инновационных технологий, обеспечивающих повышение эффективности работы автомобильного транспорта.

Ключевые слова: автотранспортное средство, автомобильная дорога, транспортная инфраструктура.

Y. I. Kulikov, I. N. Pugachev

OPERATION HIGHWAY BRANCHES

Effective tool for road-traffic modernization of industries can become a technological platform that brings together different groups of innovative technologies that enhance the efficiency of road transport.

Keywords: vehicle, road, transport infrastructure.

Функционирование автомобильно-дорожной отрасли следует, по нашему мнению, анализировать с технической, организационной и социально-экономической точки зрения.

С технической точки зрения автомобильно-дорожная отрасль должна обеспечивать тесную по принципу движения функциональную взаимосвязь и совместимость по техническим, весогабаритным и скоростным параметрам объектов транспортной инфраструктуры. Основными взаимодействующими объектами инфраструктуры являются автотранспортные средства (АТС), выпускаемые автомобильной промышленностью (автопромом), и автомобильные дороги с искусственными сооружениями. При этом автомобильные дороги являются в прямом смысле опорой для движущихся АТС, воспринимающей полные и осевые нагрузки и обеспечивающей безопасное движение АТС. Совместимость АТС по весогабаритным и скоростным параметрам с несущей и пропускной способностью сети автомобильных дорог должно стать обязательным целевым критерием для развития автопрома, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Отсутствие согласованных нормативных нагрузок для проектирования и реконструкции автомобильных дорог с весовыми параметрами АТС, выпускаемых автопромом, низкое качество автомобильных дорог, создает и будет постоянно создавать конфликтные, порой абсурдные ситуации между владельцами АТС и автомобильных дорог в виде возмещения вреда и диктата дорожной отрасли.

Действующие директивные весогабаритные ограничения не являются основанием для проектирования АТС, не имеют однозначного определения по полному весу АТС и его развесовке по отдельным осям (колесным тележкам) в различных директивных документах. Одностороннее ужесточение штрафных санкций о возмещении вреда, причиняемого АТС, осуществляемыми перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам РФ, по отношению к перевозчикам является несправедливым и уводит от ответственности работников дорожного хозяйства за низкое качество дорог.

Существующая практика экспертного строительного надзора в процессе строительства и реконструкции автомобильных дорог и искусственных сооружений не гарантирует качества выполняемых работ, а предписанная функция федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России «участия в расследовании причин разрушений автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений» может только констатировать результат происшествия.

Сложившееся конфликтное противостояние между автоперевозчиками и автодорожниками, которому не видно конца даже при арбитражных судах, свидетельствует о неблагоприятном состоянии по сути единой отрасли, раздираемой противоречивыми требованиями. Даже Указ Президента РФ о введении профессионального праздника «Дня работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» в последние воскресенье октября месяца каждого года не привел к примирению сторон. Обозначенная проблема требует всестороннего административно-правового решения.

С организационной точки зрения дорожное хозяйство окончательно отпочковалось от автомобильного транспорта. Некогда единый департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта в структуре Минтранса России разделен в настоящее время на департамент государственной политики в области дорожного хозяйства с образованием федерального агентства дорожного хозяйства и департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта с отсутствием федерального агентства автомобильного транспорта.

Отсутствие федерального агентства автомобильного транспорта (Росавтотранса) в структуре Минтранса России, где имеются аналогичные агентства по другим видам транспорта, исключает систему взаимоотношений государства и сегментов автомобильной отрасли, что породило множество проблемных вопросов, связанных с безопасностью, надежностью, качеством, эффективностью функционирования автомобильного транспорта и доступностью транспортных услуг при полном удовлетворении спроса.

Накопившиеся в настоящее время отраслевые проблемы требуют создания федерального агентства автомобильного транспорта с функциями управленческого центра и государственного заказчика по кадровому, научному, нормативно-правовому и техническому обеспечению производственной инфраструктуры отрасли путем консолидации и взаимодействия со всеми сферами и сегментами отрасли через управленческие структуры различных уровней. При этом существуют отдельные сферы и сегменты, нормальное функционирование которых нуждается в административных решениях различных уровней. К таким сферам относятся:

- создание и развитие саморегулируемых организаций в управлении автомобильным транспортом;
- безопасность автотранспортной деятельности;
- организация и безопасность движения;
- транспортно-экспедиторские и операторские компании;
- страхование на автомобильном транспорте;
- развитие добровольных профессиональных общественных объединений автомобильного транспорта;
- кооперация предприятий автомобильного транспорта;
- спутниковая диспетчеризация автомобильных перевозок;
- создание вертикальной линии управления в различных уровнях.

В указанных сферах управления можно выделить отдельные сегменты, которые влияют на безопасность, надежность, качество, эффективность работы автомобильного транспорта и требуют безотлагательных административных решений. Например, в области безопасности автотранспортной деятельности к таким сегментам относятся: сертификация автотранспортных услуг; условия допуска к автотранспортной деятельности; лицензирование перевозок пассажиров легковыми такси; регламентное техническое обслуживание и ремонт АТС; государственный технический осмотр АТС и другие.

Создание федерального агентства в структуре Министерства транспорта РФ позволит решать накопившиеся проблемы государственного регулирования и управления в сфере автомобильного транспорта и автотранспортной деятельности, проблемы межведомственного взаимодействия автомобильной отрасли с Министерством образования и науки РФ в части кадровой подготовки и переподготовки специалистов, с МВД РФ в части разграничения функций ГИБДД и управления государственным автомобильным и дорожным надзором (Госавтодорнадзора), с автопромом РФ и научно-исследовательским отраслевым потенциалом в части согласования и утверждения весогабаритных параметров грузовых автотранспортных средств, технических регламентов по экологической безопасности АТС, формирования заказов на производство легковых автомобилей в модификации «такси», специальных и специализированных АТС, диагностического оборудования, приборов и запасных частей к ним для операторов технического осмотра АТС и другие проблемы.

Созданное федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта» путем изменения типа федерального государственного учреждения

«Московский областной учебно-курсовой комбинат автомобильного транспорта» (г. Москва), основной целью деятельности которого является содействие обеспечению выполнения Минтрансом России функций компетентного органа в области автомобильного транспорта при реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации (распоряжение министра И. Е. Левитина от 2 августа 2011 г. № ИЛ-86-р), лишено функций управленческого центра и государственного заказчика, а указанные виды деятельности подменяют функции АСМАПа.

Сложившийся государственный уровень управления в области автомобильного транспорта не содержит эффективной структуры и стандартов управления и требует разработки таких стандартов на разных уровнях, четкого разграничения и взаимодействия управляющих функций между федеральными, региональными, муниципальными и первичными уровнями управления /1/.

Несовершенство нормативно-правовой базы, попытки отделить любой сегмент отрасли из сложившейся автомобильно-транспортной системы, внести раздрай в системный объект управления не приносит желаемых результатов. Подтверждением этому является принятие в последнее время бестолковых законов о такси и государственном техническом осмотре (ГТО) АТС.

Проведенный анализ существующей нормативно-правовой базы в части перевозок пассажиров и багажа легковыми такси позволил выявить следующие противоречивые требования и недостатки /2/:

- установка таксометра в легковом такси исключает вариант оплаты таксомоторной услуги по устной договоренности пассажира с водителем такси независимо от пробега и времени простоя такси;

- требование размещения информации в салоне легкового такси на передней панели справа от водителя исключает использование легкового такси с правым рулем;

- не установлен полномочный орган по выдаче разрешений (сейчас, например, в г. Хабаровске разрешение можно получить в КГКУ «Хабаровскуправтодор» предоставив документы и оплату в 550 руб.);

- отсутствует единое требование к цветовой окраске кузовов легковых такси;

- отсутствуют требования к модификациям и конструктивным особенностям легковых такси (например, наличие сплошной перегородки, отделяющей водителя от сзади сидящих пассажиров в целях безопасности водителя; конструктивное совмещение таксометра с кассовым аппаратом для удобства выдачи кассового чека пассажиру; наличие технического регламента на условия комфорта в салоне такси, на соответствие размера багажного отсека такси габаритам багажа и т. д.);

- отсутствует объединение субъектов предпринимательской деятельности в сфере работы легковых такси в соответствии с федеральным законом от 01.12.07 г. № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях».

Проведенный анализ сложившейся в настоящее время системы осуществления государственного технического осмотра АТС выявил положительные и отрицательные стороны действующей системы /3/.

Практический результат действия новых законов о такси и ГТО АТС свелся к купле-продаже разрешений на работу такси от неизвестных уполномоченных органов, диагностических карт и талонов прохождения технического осмотра от операторов пунктов ГТО.

Следует отметить, что перевозка пассажиров и багажа, а также проведение государственного технического осмотра АТС являются важнейшими сегментами автомобильной отрасли, требующим по логике административного государственного

регулирования и надзора. Поэтому предлагается ввести государственное регулирование и надзор в сфере работы такси и осуществления ГТО через структурное управление Госавтодорнадзора федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России с механизмом реализации через территориальные управления государственного автомобильного и дорожного надзора (УГАДН) посредством лицензирования деятельности соответственно фрахтовщиков в сфере работы легковых такси и операторов по проведению государственного технического осмотра АТС. При этом выдача лицензии лицензиату (юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю) будет являться формой сертификации соответствующих транспортных услуг и аккредитации предприятий. Приостановление действия лицензии или её отзыв (аннулирование) в случае нарушения лицензиатом лицензионных требований и условий будет являться мерой наказания и ответственности лицензиата перед государством и потребителями транспортных услуг.

С учетом положительных и отрицательных сторон сложившейся системы осуществления ГТО АТС в РФ, зарубежного опыта проведения технического осмотра, предлагается принципиально новая система управления и организации проведения ГТО, схема которой показана на рисунке.

На уровне органов исполнительной власти субъектов РФ предлагается взаимодействие территориальных саморегулируемых организаций субъектов автотранспортной деятельности с отраслевыми министерствами Правительства субъекта РФ. При этом возможно решение проблемных вопросов с привлечением различных служб в администрации субъекта РФ. В частности предлагается тарифное регулирование услуг по проведению ГТО на уровне администрации субъекта РФ с привлечением представителей от органа управления саморегулируемой организации, налоговой службы, федеральной антимонопольной службы (ФАС), службы по ценам и тарифам и других служб. При этом может быть определена льготная категория автовладельцев.

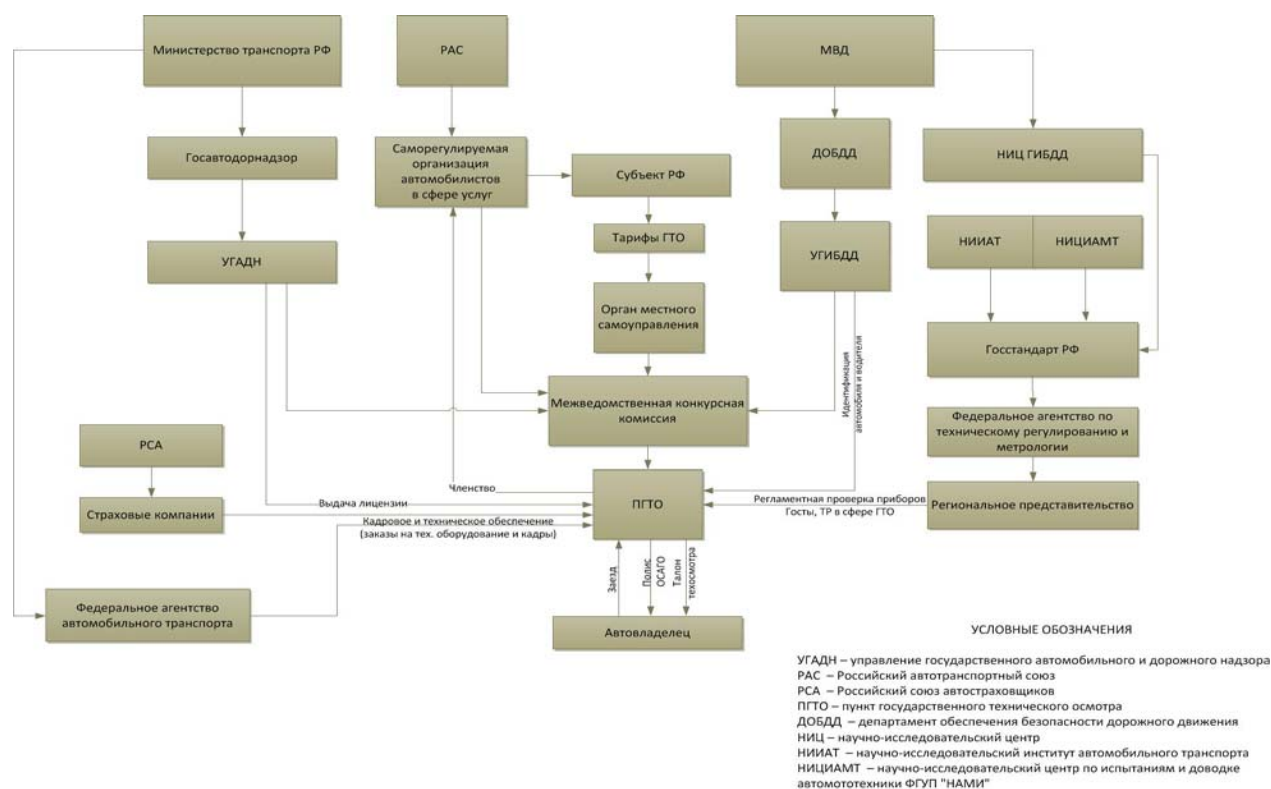


Рис. 1. Принципиально новая система управления и организации проведения ГТО

Для удобного, надежного, качественного и прозрачного проведения ГТО предлагается одновременная работа в пункте ГТО, представителя страховой компании и представителя ГИБДД с единственной полицейской функцией – проведение идентификации прибывших АТС и водителей с полицейской базой данных. При этом могут быть выявлены АТС, числящиеся в угоне, с «перебитыми номерами», «конструкторской» сборки, с не зарегистрированными в ГИБДД МВД РФ изменениями в конструкции АТС, а также водители, не имеющие право пользоваться АТС, лишённые водительских удостоверений за нарушение ПДД, имеющие долги по штрафным санкциям и другие.

После прохождения ГТО автовладелец получает необходимые документы (талон техосмотра, полис ОСАГО) в выбранном пункте ГТО по принципу «одного окна». Для исключения сговора и коррупционных действий предлагается автовладельцам вносить плату за предоставленные услуги через платёжный терминал пункта ГТО.

С социально-экономической точки зрения автомобильно-дорожная отрасль нуждается в модернизации в соответствии с Транспортной стратегией РФ на период до 2030 г.

Предложенная Президентом РФ стратегия модернизации экономики страны потребовала механизмов реализации, которые были предложены Правительством РФ в виде создания технологических платформ (ТП), содержащих инновационные технологии в различных сферах экономики, в том числе в транспортной сфере, а также определены кластерные подходы в формировании и развитии технологических платформ.

Эффективным инструментом модернизации автомобильно-дорожной отрасли может стать технологическая платформа, объединяющая различные группы инновационных технологий, обеспечивающих повышение эффективности работы автомобильного транспорта. Речь идёт о безопасности дорожного движения и качестве автомобильных дорог, автоматизированном мониторинге состояния объектов транспортной инфраструктуры с передачей данных в ситуационный центр, управлении движением транспортных потоков, взаимодействии и координации работы различных видов транспорта с использованием спутниковых навигационно-информационных систем (ГЛОНАСС, GPS) /4, 5/.

Список литературы

- [1] Организация управления автомобильным транспортом: науч. издание / Ю. И. Куликов, И. Н. Пугачёв, В. Н. Шпаков, Л. Б. Миротин, В. М. Курганов, Г. Я. Маркелов, Е. В. Кривко; под ред. канд. техн. наук, доц. Ю. И. Куликова. – Владивосток : Дальнаука, 2011. – 400 с.
- [2] Особенности легковых таксомоторных перевозок/ Ю. И. Куликов, И. Н. Пугачёв // Грузовое и пассажирское автохозяйство. - 2011. - № 11. - С. 38-41.
- [3] Государственный технический осмотр – анализ и перспективы/ И. Н. Пугачёв, Ю. И. Куликов // Грузовое и пассажирское автохозяйство. - 2012. - № 1. - С. 16-20.
- [4] Технологическая платформа – новый шаг к модернизации отрасли/ И. Н. Пугачёв, Ю. И. Куликов // Направление – Дальний Восток. - 2012. - № 1. - С. 60-61.
- [5] Формирование транспортно-логистических кластеров как механизм интеграции России со странами АТР / И. Н. Пугачёв, Ю. И. Куликов // Транспорт Российской Федерации. - 2012. - № 2. - С. 24-26.

E-mail:

Куликов Ю. И. – kafedra-eat@mail.ru