



Постоянное представительство IRU в России и СНГ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ 2003 • 2004

Ежегодный доклад («Синяя книга» IRU)

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.

**International Road Transport Union
(IRU), Secretariat General**
3, rue de Varembe
B. P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Website: www.iru.org

**Permanent Delegation of the IRU
to the European Union**
32-34, avenue de Tervuren
bte 37
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Website: www.iru.org

**Постоянное представительство
IRU в России и странах СНГ**
Российская Федерация
123610, Москва
Краснопресненская набережная, 12
Подъезд 6, офис 417

Тел.: +7-095-258 17 59
Факс: +7-095-258 17 60
Эл. почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-cis.ru





АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ 2003 - 2004

ЕЖЕГОДНЫЙ ДОКЛАД («СИНЯЯ КНИГА» IRU)

МОСКВА, 2004



Мне доставляет особое удовольствие писать предисловие ко второму изданию «Синей книги» IRU по вопросам автотранспортной отрасли России, так как появление второго издания книги подтверждает тот факт, что IRU в своей деятельности движется в правильном направлении. Компетентная политика правительства в области автотранспорта не может проводиться без информационной поддержки и глубокого понимания сути вопросов этой отрасли, и все это можно почерпнуть из «Синей книги» IRU.

Автотранспорт играет важную роль в развитии экономики России. Без эффективного международного автотранспорта интеграция России с ЕС, ее главным торговым партнером, будет затруднена. Но автомобильный транспорт России важен не только для самой России! Маршруты международного автотранспорта, соединяющего несколько экономически развитых, но не имеющих выходов к морям стран Центральной Азии, пролегают по территории России. С вступлением Китая во Всемирную торговую организацию и Всемирную организацию автомобильного транспорта автотранспортные перевозки через Россию будут играть еще более важную роль.

Продолжая традиции первого издания «Синей книги» IRU, второе издание содержит глубокий обновленный анализ проблем, с которыми сталкивается автотранспорт России. Таким образом, книга является источником информации для политиков, руководителей, транспортных операторов и их партнеров как в России, так и во всем мире. Если Вы занимаетесь автотранспортным бизнесом в России, или если ваш бизнес требует автотранспортных перевозок – это «насто́льная» книга для Вас!

Мартин Марми
Генеральный секретарь IRU



Автомобильный транспорт всегда играл важную роль в экономике нашей страны, но в последние годы значимость его неизмеримо выросла. Он все активнее способствует социально-экономическому развитию России, стимулирует развитие регионов, обеспечивает рост внешней торговли.

Благодаря автомобилю на глазах изменяются традиционные представления о возможностях человека в бизнесе и в повседневной жизни. В начале двадцать первого века россияне сделали однозначный выбор в пользу автомобиля.

Вместе с тем, автомобилизация – процесс сложный и, подчас, противоречивый. Реализуя огромные возможности автомобильного транспорта, необходимо максимально смягчить остроту проблем дорожной безопасности, загрязнения окружающей среды, перегруженности дорожной инфраструктуры. Несмотря на то, что развитые страны мира вступили в эпоху автомобилизации много десятилетий назад, универсальных рецептов разрешения этих проблем не существует. Их преодоление продолжает оставаться общей задачей международного автотранспортного сообщества.

«Синяя книга» IRU является вкладом в эту большую работу. Она, несомненно, будет интересна и полезна всем, кто профессионально связан с автотранспортной отраслью. Мы надеемся также на развитие конструктивного диалога с IRU и использование опыта этой организации в интересах развития автомобильного транспорта в России.

А.В. Колик

Заместитель Министра транспорта
Руководитель Службы Росавтотранс



Улучшение состояния транспортной отрасли России – общенациональная задача. Это прекрасно понимают в Комитете Государственной Думы по энергетике, транспорту и связи.

Принятые в 2003 году закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», новый Таможенный Кодекс Российской Федерации, такие программные документы как «Транспортная стратегия России до 2025 года» и прочие законодательные акты свидетельствуют о внимании всех ветвей власти к проблемам транспорта.

Выпущенная представительством Всемирной организации автомобильного транспорта в СНГ «Синяя книга» по проблемам автотранспорта России – весомое доказательство важности автотранспорта в транспортной системе России. Аналитический характер издания позволяет увидеть динамику развития автотранспортной отрасли, отмечает продвижение вперед и узкие места, где пока еще остаются проблемы.

Это издание IRU – своеобразный компас в море проблем автотранспортной отрасли, основа для серьезных дискуссий и обсуждений.

Ю.А. Липатов

Заместитель Председателя
Комитета по энергетике,
Транспорту и связи
Государственной Думы РФ



Вот и прошел год со времени выхода первой «Синей книги». В России за это время произошло много важных событий. Парламентские выборы и их во многом неожиданные результаты. Стабилизация экономики. Атака на олигархов и дискуссия о природной ренте. Решение о создании «единого экономического пространства в рамках «четверки».

На этом фоне перемены на транспорте куда менее заметны, за исключением, разве что, принятия очередной Транспортной стратегии России. Но она обращена в «прекрасное будущее», хотя сам факт принятия такого документа, безусловно, радует.

Ситуация на автомобильном транспорте сохранялась стабильной, следуя в целом за общеэкономической динамикой. Но и реальных прорывов не произошло.

Устав автомобильного транспорта так и не был принят, и отрасль по-прежнему регулируется Законом почти полувековой давности. «Война на дорогах» продолжается, а число погибших в ДТП достигло очередного рекордного уровня. Разрыв экологических стандартов Европы с российскими реалиями продолжает стремительно нарастать и грозит превратиться в «технологический занавес» между Россией и объединенным Евросоюзом.

Таковы реалии сегодняшнего дня на автомобильном транспорте России, и, верные взятой на себя роли стараться говорить объективно о проблемах отрасли, говорить с точки зрения интересов транспортных операторов и бизнеса в целом, мы во втором издании «Синей книги» продолжаем разговор на выше обозначенные темы. Надеемся, что материалы этого издания окажутся интересными для специалистов отрасли и непрофессионалов, внесут свою лепту в общественную дискуссию о путях дальнейшей «автомобилизации» России. Надеемся, что она не останется незамеченной и среди политиков, депутатов новой Госдумы, от которых во многом зависит дальнейшее развитие отрасли.

И.Б. Рунов

Глава представительства IRU
в России и СНГ



Московский автодорожный институт (Государственный технический университет) – один из крупнейших вузов России, главной задачей которого является подготовка кадров для автотранспортной отрасли Российской Федерации. Мы занимаемся этим уже на протяжении 75 лет. Наш ВУЗ сегодня является ведущей организацией учебно-методического объединения, в которое входят более ста ВУЗов России, осуществляющих подготовку для автотранспортного комплекса страны.

Следовательно, мы держим руку на пульсе проблем автотранспортной отрасли, принимаем активное участие в их изучении, предлагаем их решения.

По моему мнению, аналитическая работа Представительства Всемирной организации автомобильного транспорта «Автомобильный транспорт России 2003–2004» достойна внимания как профессионалов, так и широкого круга читателей, потому что поднимает важные для всего нашего общества проблемы. Мы все заинтересованы в улучшении работы отечественного автопрома, в наведении порядка на дорогах, в приведении в соответствие с требованиями времени законодательной базы автотранспортной отрасли. В исследовании Представительства Всемирной организации автомобильного транспорта в СНГ говорится о том, как этого достичь. Двойной интерес представляет «Синяя книга» IRU еще и потому, что это продолжение этой серии публикаций.

Такие доклады можно только приветствовать. Аналитический обзор работы автотранспортного комплекса России, выводы и предложения доклада позволяют констатировать, что идет процесс интеграции транспортной системы России в мировую транспортную систему, но для его ускорения предстоит еще многое сделать. С уверенностью можно сказать, что дорогу осилит идущий.

В.М. Приходько

Член-корреспондент Российской Академии Наук
Лауреат Государственной премии,
д.т.н., профессор, ректор МАДИ (ГТУ)



Предлагаемый отечественному и зарубежному читателю доклад «Синяя книга» IRU не только прекрасная традиция, но и отличное научно-методическое обобщение многих проблем и задач, требующих внимания и незамедлительного решения с целью повышения эффективности управления автотранспортным комплексом Российской Федерации.

Следует признать методически правильным комплексный подход с учетом изменений в общественно-политической и экономической жизни страны, предлагаемый авторами доклада при анализе сложившейся на автомобильном транспорте обстановки. Заслуживает внимания углубленный анализ действующих в сфере автотранспорта законодательных положений, что особенно важно, ибо значительная часть федерального законодательства, особенно связанная с повышением ответственности владельцев автомобильного транспорта, регулированием перевозочного процесса, совершенствованием общественных отношений в сфере дорожного движения, находится в стадии переработки и внесения требуемых временем изменений и дополнений.

Сложившуюся практику подготовки таких аналитических материалов следует не только сохранить, но и значительно расширить с учетом, например, современных требований к гармонизации в сфере законодательных отношений, обеспечению защиты окружающей среды, проведению в жизнь единой политики по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, снижению тяжести их последствий.

Н.Н. Чуклинов

Генеральный директор
Межрегионального Фонда обеспечения безопасности
дорожного движения и реабилитации пострадавших
при дорожно-транспортных происшествиях
«Человек-Автомобиль-Дорога-Экология» (Фонд «ЧАДЭ»)

Список условных сокращений	10
Введение	11
Глава I Автомобильный транспорт и его роль в российской экономике	
1.1 Российская экономика в 2003–2004 годах: оценка и прогноз	16
1.2 Автомобильная промышленность России	21
1.3 Автомобильный парк России	26
1.4 Автомобильные дороги России	28
Глава II Автомобильные перевозки	
2.1 Грузовые автомобильные перевозки	33
2.2 Международные автомобильные перевозки	34
2.3 Международные автомобильные перевозки со странами СНГ	35
2.4 Международные автомобильные перевозки со странами Европейского Союза	36
2.5 Пассажирские автомобильные перевозки	38
Глава III Главные проблемы автотранспорта России и пути их решения	
3.1 Безопасность движения	47
3.2 Вопросы экологии	61
3.3 Информационные технологии на автомобильном транспорте	77
3.4 Состояние законодательной и нормативной базы	83
Заключение	88
Приложение	91

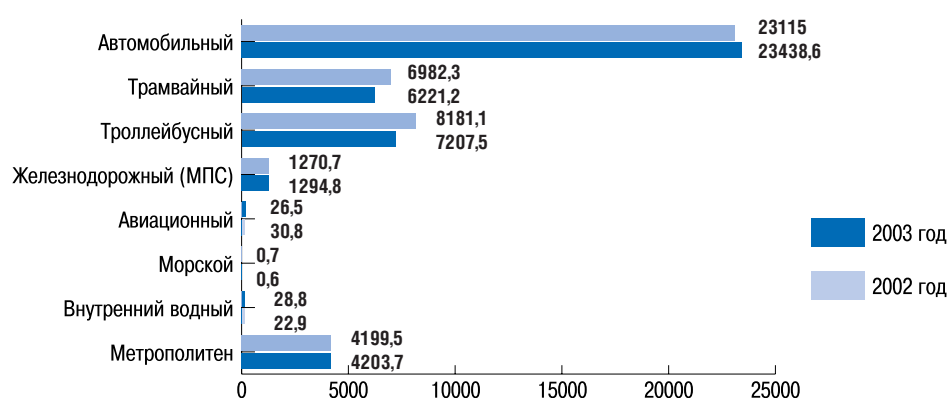
Список условных сокращений

АПП	–	Автомобильный пограничный переход	ЕЭК ООН	–	Европейская экономическая комиссия ООН
АСМАП	–	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков	КВТ	–	Комитет внутреннего транспорта
АТП	–	Автотранспортное предприятие	МВФ	–	Международный валютный фонд
АТС	–	Автотранспортное средство	МСАТ (IRU)	–	Международный союз автомобильного транспорта Всемирная организация автомобильного транспорта
БДД	–	Безопасность дорожного движения	МТК	–	Международный транспортный коридор
ВВП	–	Валовой внутренний продукт	РТИ	–	Российская транспортная инспекция
ВТО	–	Всемирная торговая организация	TIR	–	Transports Internationaux Routiers Международные дорожные перевозки (международное название Конвенции МДП)
ДТП	–	Дорожно-транспортное происшествие			
ГИБДД	–	Государственная инспекция безопасности дорожного движения			
ЕКМТ	–	Европейская комиссия министров транспорта			

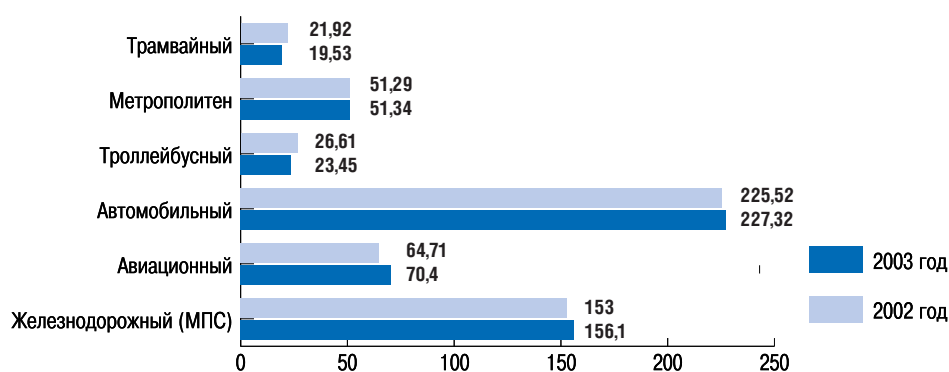
Минувший 2003 год стал, пожалуй, важнейшей точкой отсчета в общественном, политическом и экономическом развитии России. В ходе 12-летних социально-экономических преобразований наконец-то вполне отчетливо проявились позитивные тенденции практически во всех сферах жизни государства. Возрос и укрепился его международный авторитет. Достигнута внутривластная стабильность. Макроэкономические показатели и результаты работы большинства отраслей экономики страны внушают определенный оптимизм. Похоже, что в ходе реформ наступил качественный перелом в сторону стабилизации и роста.

В условиях нынешних социально-экономических преобразований как никогда возрастает роль и значение автомобильного транспорта как в транспортном комплексе страны, так и в экономике в целом. Он способствует повышению мобильности населения, обеспечивает динамичное развитие рынка товаров и услуг, всех видов бизнеса, особенно малого и среднего. По сути дела, повседневное массовое использование автотранспортных средств (АТС) привело к формированию принципиально иного образа жизни. Интенсивная автомобилизация российского общества заметно сказалась и на характере трудовой деятельности различных слоев населения.

Перевозки пассажиров по видам транспорта (млн. человек)

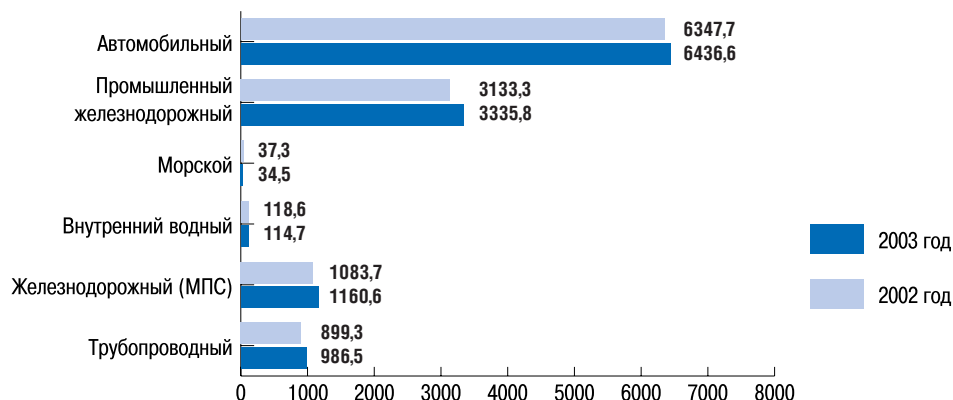


Пассажирооборот по видам транспорта (млрд. пассажиро-километров)

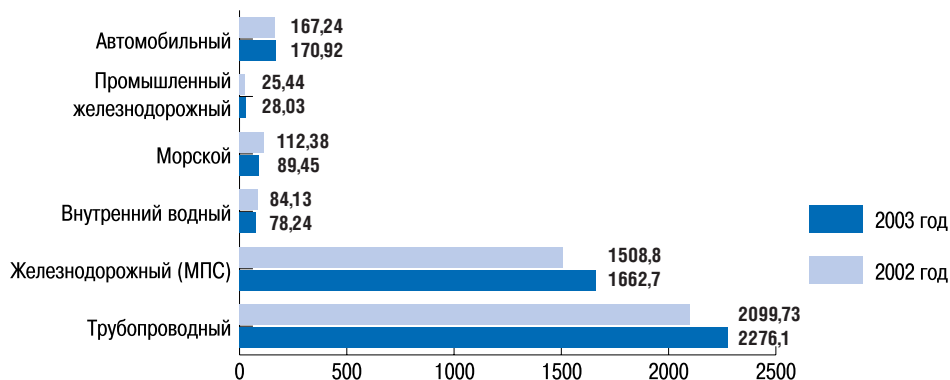


В 2003 году пассажирооборот вырос и составил 101% к уровню прошлого года.

Объемы перевозок грузов по видам транспорта за 2002 и 2003 гг. (млн. тонн)



Грузооборот по видам транспорта (млрд. тонно-километров)



По данным Минтранса России объем перевозок грузов автомобильным транспортом увеличился на 1,4%, а грузооборот – на 2,2%.

Транспортный комплекс страны подвергся за последнее десятилетие основательному реформированию и существенным образом способствовал развитию всех отраслей экономики.*

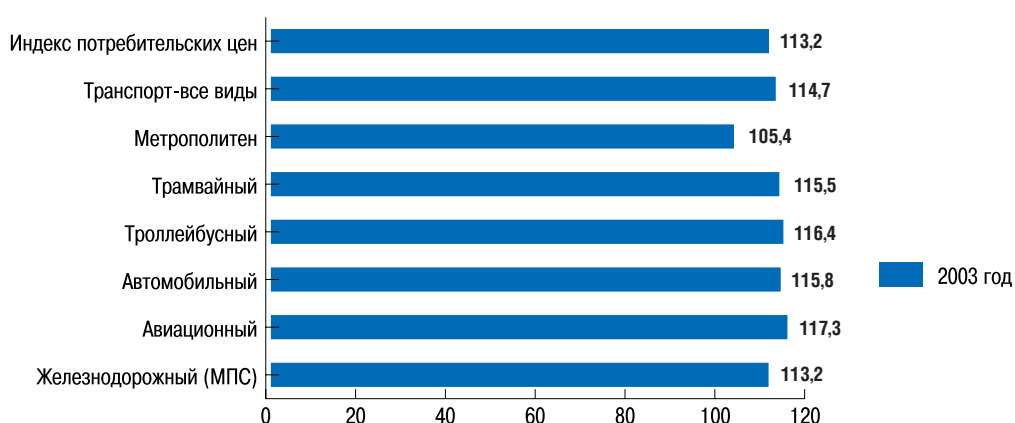
Индексы тарифов на грузовые перевозки в отраслях Минтранса России в 2003 году не превысили индексов цен производителей промышленной продукции, и, следовательно, не явились фактором, стимулирующим инфляционные процессы в экономике.

Увеличились налоговые поступления в бюджетную систему Российской Федерации, причем основной прирост получен за счет автомобильного транспорта (по данным Минтранса России).

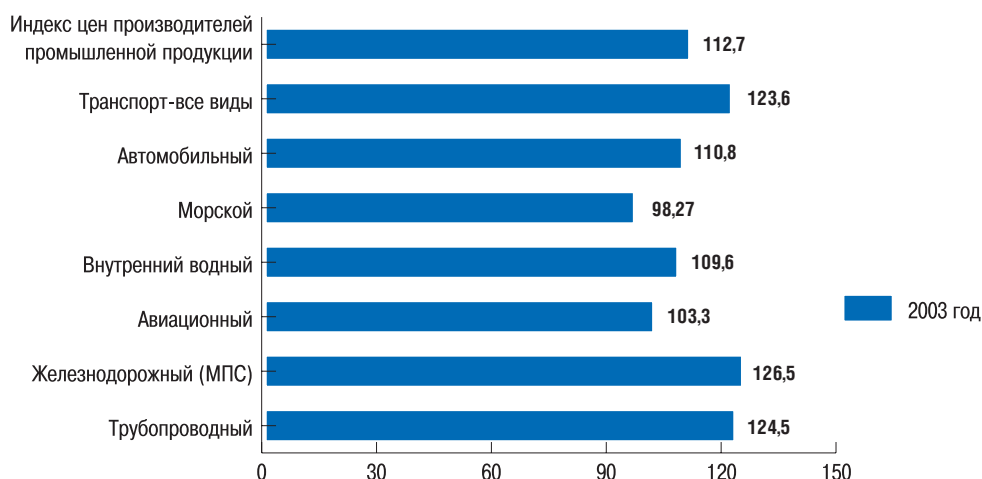
Но в целом транспортный комплекс страны, включая автомобильный транспорт, не в полной мере смог приспособиться к новым экономическим условиям. Так и не воссозданы на уровне, отвечающем современным требованиям, информационно-диспетчерские системы управления товарными и пассажирскими потоками. Все также они не сбалансированы с пропускными способностями дорожной сети на всей территории Российской Федерации. Не решена в необходимом объеме задача интер-

* Подробнее о перестройке автотранспортного комплекса России в 90-х – начале 2000-х годов см. в прошлогоднем Докладе «Автомобильный транспорт России 2002-2003» («Синяя книга» IRU).

Индексы тарифов на пассажирские перевозки в 2003 году



Индексы тарифов на грузовые перевозки 2003 год



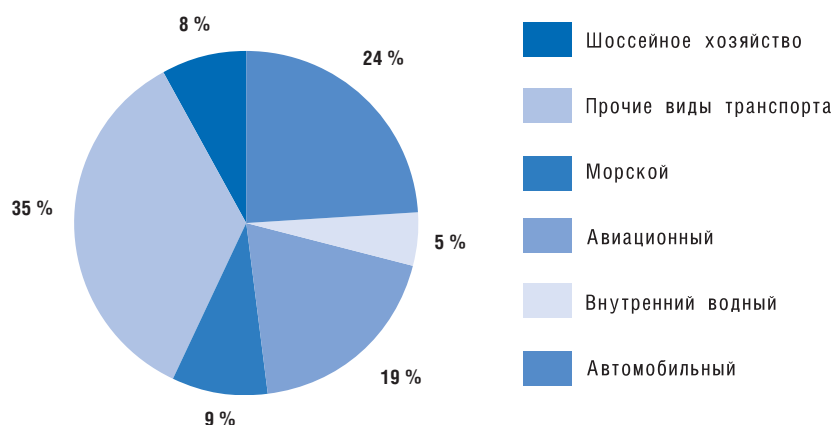
Индексы тарифов на грузовые перевозки в отраслях Минтранса России в 2003 году не превысили индексов цен производителей промышленной продукции, и, следовательно, не явились фактором, стимулирующим инфляционные процессы в экономике.

модальности в работе всех видов транспорта. Это, вполне естественно, увеличило рыночную стоимость национальных товаров и способствовало снижению их конкурентоспособности. И все же для транспортного комплекса России, кажется, самые трудные времена позади. Ему удалось выжить в новых рыночных условиях, адаптироваться к иным, существенно возросшим требованиям, добиться заметных производственных результатов.

Автомобильный транспорт – это, по сути дела, кровеносная система экономики страны. Она пронизывает все отрасли промышленнос-

ти и сельскохозяйственного производства, систему оказания услуг. Она обеспечивает быструю доставку товаров от производителя до получателя, способствует созданию условий для быстрого и интенсивного развития регионов, наконец, содействует сохранению накопленного с годами производственного и интеллектуального потенциала. Именно с помощью автомобильного транспорта осуществляется перемещение более 70% всех производимых товаров. А если при этом учесть, что свыше 80% товаропроизводителей не имеют других способов доставки продукции, кроме автомо-

Структура налоговых поступлений по отраслям Минтранса России, в %



бильного, то вполне понятно, почему его роль и значение, как основного вида транспортного обслуживания, будет и в дальнейшем постоянно возрастать.

Как мы убедимся чуть ниже, в настоящее время в России складывается достаточно неплохая макроэкономическая обстановка. Растут объемы промышленного производства, а вместе с ними и активность российских и зарубежных инвесторов. Становятся привлекательными финансовые вложения в автотранспортную отрасль. Сегодня уже многими осознается тот факт, что автомобильный транспорт играет первостепенную роль в решении стратегических задач экономики и социальной сферы страны. Поэтому власть и бизнес начинают рассматривать развитие экспорта транспортных услуг как чрезвычайно важную составляющую национального продукта России наряду с прямым экспортом товаров.

Одна из приоритетных нынешних задач – формирование транспортной политики России. Этому необходимо придать более организованный характер, что позволит не только повысить эффективность использования автотранспорта (как в личном пользовании, так и в сфере производственно-экономических отношений), но и отрегулировать процессы, снижающие негативные последствия автомобилизации. В этой связи заслуживает положительного внимания принимаемые Правительством России, Министерством транспорта

Российской Федерации во взаимодействии с другими заинтересованными ведомствами программно-целевые подходы на ближайшую, среднесрочную и долгосрочную перспективу. В настоящее время большая работа проводится по выполнению принятой федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России», рассчитанной до 2010 года. Уже есть определенные позитивные результаты. За два минувших года вошли в действие многие нормативные акты федерального и иного уровня, которые оказывают существенное влияние на совершенствование деятельности автотранспортного комплекса страны.

Представляет также большой интерес проводимая Минтрансом России работа по формированию Транспортной стратегии России до 2025 года. Кстати, она широко обсуждается ныне на многочисленных форумах, встречах с научно-технической общественностью, специальных совещаниях и конференциях с участием представителей зарубежных стран. **В развитии транспортной инфраструктуры даже очень небольшие ошибки слишком дорого обходятся государству и налогоплательщику. К тому же ее постоянное несоответствие современным требованиям пагубно отражается на экономических процессах в масштабах всего государства. В этой связи при выборе путей совершенствования автотранспортной системы нужно учитывать достаточно сложный комплекс требований: исходить, прежде**

всего, из прогноза развития экономики в целом и главных грузообразующих отраслей; иметь представление о тенденциях в подвижности населения, состоянии мировых рынков, достигнутых договорных отношений во внешнеэкономической деятельности; не нарушать конституционные нормы обеспечения свободы передвижения товаров и

людей по всей территории Российской Федерации. Кроме того, в автотранспортной отрасли необходимо использовать в разумных пределах, с учетом накопленного десятилетиями опыта в мировом бизнесе, элементы долгосрочного планирования в развитии отрасли, увязав их со стратегическими государственными интересами и приоритетами.

Глава I Автомобильный транспорт и его роль в российской экономике

1.1 Российская экономика в 2003 – 2004 годах: оценка и прогноз

Анализ экономического состояния страны в 2003 году показывает, что основные показатели производства товаров и услуг возросли на 6-12%, а в ряде случаев и выше. Так, по данным Госкомстата России, за 8 месяцев 2003 года, объем промышленной продукции по отношению к аналогичному периоду позапрошлого года составил 106,6%, инвестиции в основной капитал выросли на 12%, грузооборот всех видов транспорта – на 7,2%, оборот розничной торговли – на 8,4%, внешнеторговый оборот – на 26,1%, реально располагаемые денежные доходы – на 13,4%.

Причем относительно первого полугодия 2002 года темп его реального роста составил 107,0%, индекс-дефлятор – 117,1%. Динамика производства ВВП в период с 1998 г. по 2003 г. характеризовалась ежегодным практически непрерывным ростом на 7,4%.

При этом до 55,5% структуры произведенного ВВП пришлось на производство услуг и 32,3% – на производство товаров. Индекс выпуска продукции по пяти базовым отраслям экономики (промышленность, строительство, сельское хозяйство, транспорт, розничная торговля) – 106,6% по сравнению с соответствующим периодом 2002 года следует считать позитивным. Достаточно высокие темпы роста производства промышленной продукции сохранялись во многих отраслях: топливо и электроэнергетика, металлургия, химическое и нефтехимическое производство, машиностроение и металлообработка, промышленность строительных материалов, пищевая отрасль и ряд других.

Результаты исследований состояния деловой активности позволяют сделать вывод, что основная масса руководителей организаций промышленности (более 80%) не предполагают снижение объемов производства, а свыше 30% из них прогнозируют их рост. Такая уверенность высших руководителей подкрепляет-

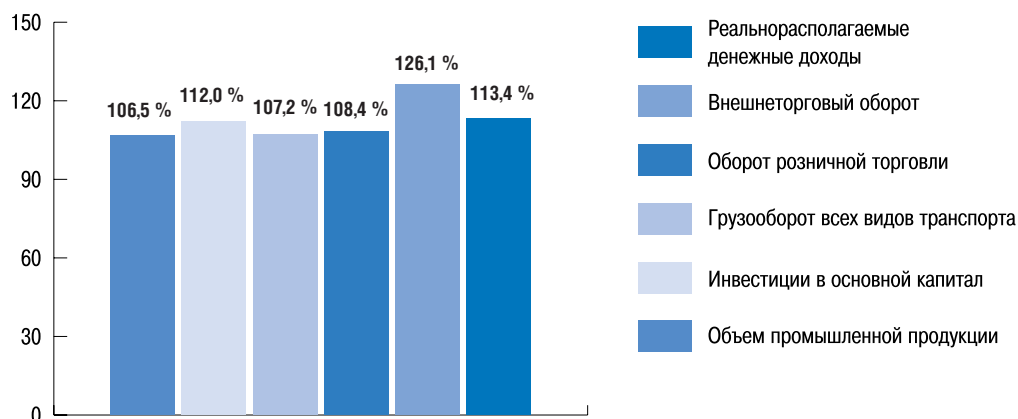
ся, прежде всего реальным состоянием рынка товаров и услуг, активной работой всех ветвей власти по стабилизации экономической ситуации в стране и наличием определенной устойчивости финансового рынка. Это также подтверждается целым рядом показателей, которые наглядно свидетельствуют о позитивных сдвигах и благоприятных структурных изменениях в экономике.

Так, в нефтедобывающей отрасли, где добычу углеводородов ведут 10 нефтяных компаний и 155 самостоятельных акционерных обществ (включая малые предприятия), за прошлый год на 10-18% возросло число компаний и предприятий с вертикально интегрированной структурой. Таким образом, и в организации производственной деятельности данной отрасли происходят серьезные структурные изменения.

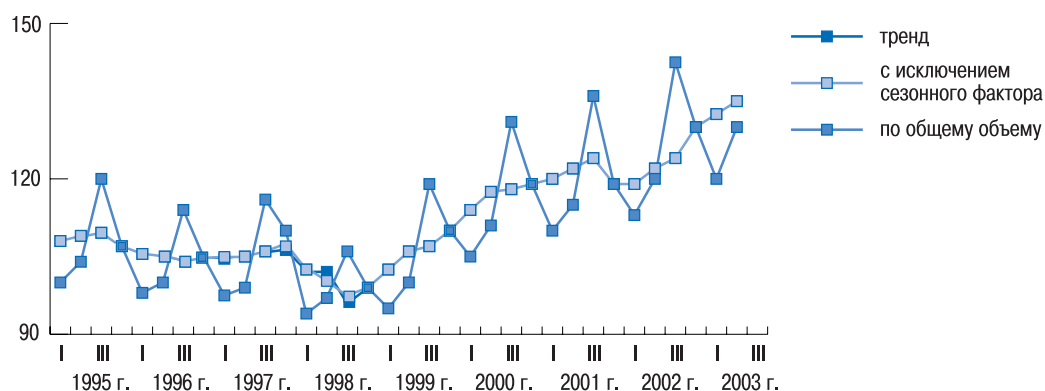
В нефтеперерабатывающей промышленности производство нефтепродуктов с использованием технологий углубленной переработки увеличилось в 2003 году на 17,2%. На 10,6% возросла добыча угля. В сталеплавильном и прокатном производстве, в цветной металлургии, в химическом и нефтехимическом производстве во все возрастающих объемах используются наиболее прогрессивные технологии, которые способствуют ускоренному импортозамещению и созданию конкурентноспособной продукции.

В 2003 году заметно снизились темпы инфляции. По оценкам целого ряда экспертов и ведущих экономистов, в нынешнем году она не должна превысить 10 - 12 процентный порог, что также свидетельствует об определенной эффективности принимаемых мер в экономической и социально-политической сферах. Стабильная общественная ситуация, хорошие макроэкономические показатели подкреплены солидными золотовалютными резервами страны, которые по оценкам ЦБРФ по состоянию на 1 января 2004 г. составили 77,8 млрд. долларов. Без сомнения, данной суммы более чем достаточно как для обеспечения стабильности

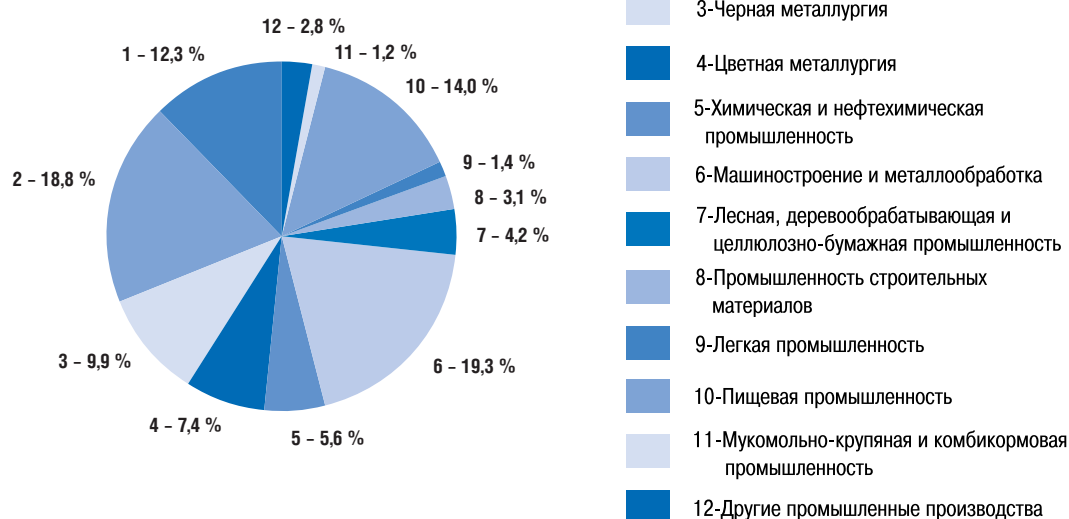
Объем ВВП за 1-е полугодие 2003 года достиг в текущих ценах 6003,8 млрд. рублей



Динамика производства ВВП в % к I кварталу 1995 г.



Структура производства промышленной продукции по отраслям в январе-августе 2003 года



**Основные показатели социально-экономического развития
Российской Федерации до 2006 г. (уточненные)**

Показатели	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.
	(оценка)		(прогноз)	
Индекс потребительских цен, декабрь к декабрю в %	112	108-110	106,5-108,5	105,5-107,5
Валовый внутренний продукт, % к пред. году				
1-й вариант	106,6	103,9	104,8	104,9
2-й вариант	106,6	105,2	105,9	106,1
Продукция промышленности, % к пред. году				
1-й вариант	106,7	103,3	103,8	104,2
2-й вариант	106,7	104,5	105,0	105,3
Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования, % к пред. году				
1-й вариант	111,2	106,9	108,2	107,8
2-й вариант	111,2	108,2	108,5	110,0
Экспорт – всего, млрд. долларов США				
1-й вариант	130,5	117,3	117,7	122,6
2-й вариант	130,5	128,6	133,7	142,0
Импорт – всего, млрд. долларов США				
1-й вариант	73,0	78,9	84,9	90,8
2-й вариант	73,0	80,8	89,6	98,7

Таблица 1.2

**Основные показатели прогноза социально-экономического развития,
утвержденные Правительством России**

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Инфляция, % к декабрю предыдущего года	20,2	18,6	15,1	10-12	8-10	6,5-8,5	5-7
ВВП, прирост в % к предыдущему году	10,0	5,0	4,3	5,9	3,8-5,2	4,8-5,9	5,0-6,5
Продукция промышленности (прирост), % к пред. году	11,9	4,9	3,7	5,9	3,6-4,7	4,0-5,2	4,6-5,7
Продукция с/х (прирост), % к пред. году	7,7	7,5	1,7	1,0	3,5-4,0	3,5-4,0	3,5-4,0
Инвестиции в основной капитал, (прирост), % к предыдущему году	17,4	8,7	2,6	9,3	6,6-8,0	8,2-9,2	8,2-9,5
Иностранные инвестиции (прямые), млрд. долл. США	4,4	4,0	4,0	6,5	7,1-7,8	7,8-8,5	10-12
Экспорт товаров, млрд. долл. США	105,0	101,9	107,2	124,9	113,2-125	114,6-131,4	126-153
Импорт товаров, млрд. долл. США	44,9	53,8	61,0	71,0	76,2-78,4	81,8-86,5	98-112

рубля, так и для осуществления необходимых платежей в рамках межгосударственных отношений.

Одним словом, вполне закономерно, что в сложившихся политических, социальных и экономических условиях Россия стала более привлекательной для иностранных инвесторов. В настоящее время Россия по объему иностранных инвестиций постепенно становится одной из самых привлекательных стран в мире. По оценкам Министерства экономики и развития РФ объем прямых иностранных инвестиций за 2003 год составил 6 - 6,5 млрд. дол. Правда, более половины из них сконцентрированы в московском регионе. Москва по-прежнему самый привлекательный город с точки зрения иностранных капиталовложений. Так, в первой половине 2003 г. общий рост иностранных капиталовложений в московскую инфраструктуру составил по сравнению с аналогичным периодом прошлого года около 250%, а к концу прошлого года он по предварительным подсчетам возрос еще на такую же величину.

В конце 2003 года Минэкономразвития России опубликовало уточненный прогноз социально-экономического развития страны в 2004–2006 гг. (см. Табл.1.1). Так вот, при сохранении цен на нефть в коридоре 18,5-23 доллара за баррель укреплении рубля со среднегодовыми темпами до 3% и даже снижении российского экспорта до 5-7%, будет обеспечен рост валовой внутренней продукции и инвестиций в российскую промышленность. При этом темпы инвестиционного развития будут несколько опережать рост промышленного производства. Это в основном связано с высоким износом основных фондов (Табл. 1.1).

Необходимо отметить, что уточненные показатели несколько отличаются от аналогичных данных, утвержденных Правительством Российской Федерации. Тем не менее, можно предположить, что в среднесрочной перспективе самочувствие российской экономики будет неплохим и у нее сохранится серьезный потенциал для дальнейшего роста (см. Табл. 1.2).

Следует обратить внимание на тот факт, что 86% предприятий обрабатывающих отраслей промышленности занимаются инновационной

деятельностью. И здесь лидирующее положение занимают машиностроение и обработка металлов, а также химический комплекс. По мнению специалистов, инвестиционный подъем позволил многим предприятиям решать вопросы инновационного обновления производства. Причем более половины компаний пошли по пути освоения новой продукции, а больше трети стали внедрять новые технологии и активно проводить собственные исследовательские разработки. По мнению ряда экспертов, страна стоит на пороге «вынужденного» инновационного бума, поскольку старое оборудование из-за морального и физического износа в ближайшем будущем начнет выбывать в массовом порядке.

Положительное влияние на экономику страны может оказать в перспективе (помимо структурного реформирования промышленности, транспорта и банковской сферы) также и реформирование государственного аппарата с передачей определенных управленческих функций из сферы государственного регулирования в сферу общественных отношений. Это позволит разбюрократить экономику страны, снизить зависимость бизнеса от власти административного персонала на всех уровнях исполнительной, законодательной и судебной власти. По плану Правительства РФ примерно 125 основных государственных функций должны быть ликвидированы полностью, еще 111 существенно видоизменены. Предполагается также повысить уровень эффективности пенсионного обеспечения населения, в том числе, путем широкого использования различных видов страхования. Существенные перемены ожидают и сферу таможенного обеспечения. С 1 января нынешнего года введен в действие новый Таможенный кодекс, который разработан с учетом требований, предъявляемых к России на пути ее вступления во Всемирную торговую организацию. Обновленный ТК РФ содержит 439 статей. До 70% из них составляют прямые и достаточно понятные требования к процессу таможенного обеспечения ввозимых и вывозимых товаров, существенно упрощающие многие процедуры по их оформлению. В новом Кодексе большое внимание уделено защите интеллектуальной собственности и правам на та-

кую собственность, предупреждению утечки конфиденциальной информации и ряду других важных для деятельности бизнеса и государства вопросов.

В ближайших планах Правительства – усиление курса на развитие малого и среднего предпринимательства с помощью изменения налоговой политики в этой сфере. Планируется стимулировать увеличение оборотного капитала для предприятий малого и среднего бизнеса с 15 до 50 или 100 млн. рублей в год, что в свою очередь, позволит крупным предприятиям и фирмам подключить их к своей производственной деятельности, и таким образом снизить налогооблагаемую базу. Предстоят дальнейшие изменения и в системе налогообложения в целом.

Позитивные перемены в развитии основных отраслей экономики дают основание утверждать, что роль автомобильного транспорта, являющегося важнейшей неотъемлемой частью любого производственного процесса, а также производства услуг, лишь будет повышаться. В 2003 г. еще более возросла доля грузов, перевезенных и доставленных автотранспортом. Увеличился пассажирооборот на транспорте общего пользования. Вырос парк автомобилей, находящихся в личном пользовании граждан. В условиях динамичного развития рыночных секторов экономики практически все население России, достигшее определенного возраста – 18 лет, стремится обладать правом управления транспортным средством, как минимум категории «В». Это дает право преимущественного приема на работу, которая часто требует совмещения основного вида деятельности с выполнением функций по перевозке конечной продукции.

Казалось бы, при возрастающей роли системы автомобильного транспорта как сферы приложения труда почти 10 млн. человек, причем мужского населения страны в наиболее трудоспособном возрасте, ей должна оказываться необходимая государственная поддержка. По крайней мере, так происходит в ряде зарубежных стран, где автотранспорт стал «локомотивом» динамичного развития абсолютного большинства отраслей экономики.

Однако в России к автотранспортной отрасли в течение многих десятилетий преобладало иное отношение. Автотранспортный комплекс всегда играл подчиненную роль по отношению к таким «стратегическим» видам как железная дорога, авиация, водный транспорт – еще со времен Советского Союза. И это не случайно в обществе, где производство существовало ради производства, а не ради потребления людей. К сожалению, этот стереотип во многом не изжит и до последнего времени. К вышесказанному добавляются сложность управления автотранспортным комплексом переходного периода и нынешних реалий российской экономики. Нет и достаточно конкретной ответственности субъектов государственного управления за конечные результаты его деятельности. Зачастую ответственность за развитие автотранспорта перекладывается с федерального уровня на региональный или даже муниципальный.

Проблема интенсивной автомобилизации страны – комплексная проблема, при решении которой необходимо учитывать достаточно много проблем – от экологии и проблем городских автостоянок, безопасности до сервисного обслуживания. Думается, на первом этапе функционирования транспортного комплекса страны следует максимально подкрепить соответствующими нормативными актами, с учетом требований к основным его составляющим элементам: «Человек – Автомобиль – Дорога – Экология». При этом, изменяя во времени акценты управления в пользу того или иного элемента данной составляющей (а соответствующий позитивный опыт накоплен в Европе, США и Японии), можно было бы в течение ближайших 5-10 лет добиться существенных результатов в повышении эффективности функционирования автотранспортного комплекса. Причем одно из главных условий в достижении этой цели – введение в действие некоторых элементов планирования. При этом каждый субъект системы управления, хозяйствования, выполнения транспортной работы, а также перевозочного процесса должен будет четко понимать, что и в каком объеме от него требуется.

В этой связи предлагается:

- Правительству Российской Федерации в

рамках реализации Транспортной стратегии России до 2025 года разработать и принять в 2004 году специальное постановление по вопросу развития автотранспортного комплекса страны и обеспечения его безопасности.

- Новому составу Государственной думы совместно с Правительством страны разработать перечень законодательных актов, которые необходимо принять в первоочередном порядке на федеральном и региональном уровне, для обеспечения правовых рамок развития автомобильного транспорта.

- Министерству транспорта Российской Федерации во взаимодействии с заинтересованными ведомствами и при широком участии общественности в течение 2004–2005 г.г. приступить к разработке Концепции государственно-общественного управления деятельностью в сфере управления автотранспортным комплексом страны с учетом этапности решаемых задач, а также финансирование отдельных направлений деятельности за счет внебюджетных источников финансирования.

1.2 Автомобильная промышленность России

Автомобильная промышленность занимает заметное место в экономике страны. Это нагляд-

но подтверждается рейтингом «200 крупнейших компаний России в 2003 году». В него включены 13 компаний, производящих автомобили, комплектующие и запасные части к ним. По ряду оценок, развитая автомобильная промышленность способна обеспечить до 20% рабочих мест в масштабах всей страны.

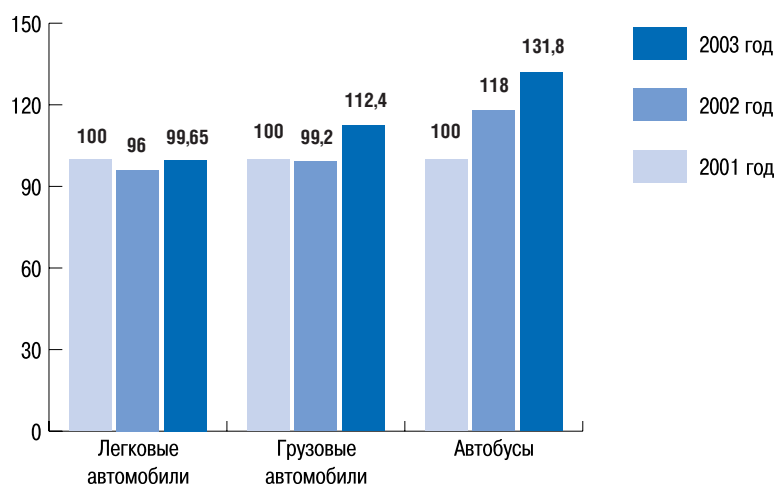
Один из основополагающих документов для этой отрасли экономики – «Концепция развития автомобильной промышленности России», рассчитанная на период до 2010 года и одобренная распоряжением Правительства № 978р от 16 июля 2002 года. В ней определены цели, задачи и приоритеты развития автопрома для удовлетворения потребностей внутреннего рынка, развития производительных сил, увеличения экспорта автомобильной техники и обеспечения национальной безопасности.

С учетом основных положений данной Концепции целесообразно проанализировать результаты работы автомобильной промышленности страны в 2002 и 2003 г.г.

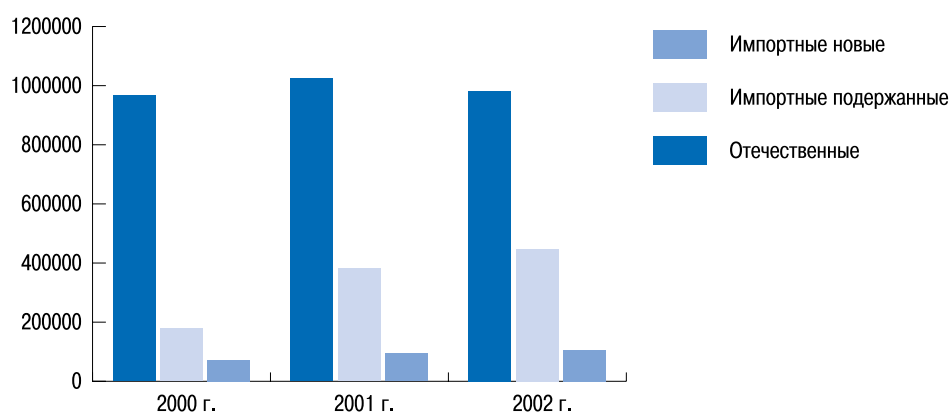
В преддверии 2002 г. российские эксперты достаточно обоснованно прогнозировали продолжение роста российской экономики, благосостояния и покупательной способности населения и, следовательно, спроса на автомобильную технику.

Однако уже к концу первого полугодия 2002 г. из отчетов Госкомстата стало видно, что про-

Основные результаты работы автомобильной промышленности России в 2001–2003 гг.
(2001 г. принят за 100%)



Соотношение российских и импортных легковых автомобилей



гнозы оправдались не во всем: производители грузовых автомобилей смогли реализовать свои планы лишь на 82%, легковых – на 97,3 и автобусов – на 94,8. Хотя темпы наращивания выпуска в данном полугодии все-таки превышали аналогичные показатели за соответствующий период 2001 г. на 0,2; 2,8 и 33,3% соответственно.

С июля-августа 2002 г. ситуация коренным образом ухудшилась, особенно в секторе легковых автомобилей. Одна из причин этого, по мнению экспертов, резкий (на 40%, или на 44-48 тыс. шт., по сравнению с 2001 г.) рост реализации новых автомобилей зарубежных производителей через официальных дилеров. Он был обусловлен увеличением доходов некоторой части граждан России, применением удобных форм продажи (лизинг и реализация в кредит), а также значительным снижением разницы между ценами на дешевые модели иномарок (в том числе производимых в России) и лучшие модели российских автомобилей. Всего на российский рынок в 2002 г. поступили 448 тыс. подержанных иномарок. Характер изменения соотношения российских и импортных легковых автомобилей получился таким.

Для того чтобы противостоять импорту, соответствующие российские ведомства очень оперативно провели подготовку документа о повышении пошлин на ввоз автобусов зарубежного производства, а также подготовили

аналогичный документ, касающийся грузовых автомобилей. Были реализованы предложения по ужесточению условий ввоза подержанных легковых иномарок, возрастом от трех до семи лет для физических лиц через таможню. Перечисленные меры помогли несколько оправиться российскому автопрому и, согласно предварительным прикидкам специалистов Минпромнауки, в 2003 г. выпуск легковых автомобилей возрос на 6%, грузовых – на 5%.

Грузовые автомобили. Автозаводы выпустили в 2003 г. более 200 тыс. грузовых автомобилей или 113,3% к уровню 2002 г. Однако увеличение объемов произошло только за счет автомобилей ГАЗа. Наиболее интенсивно здесь велось производство автомобилей ГАЗ-2310 «Соболь» грузоподъемностью до 1 т, а также других моделей: ГАЗ-3302 «ГАЗель», ГАЗ-3307, ГАЗ-3308 и ГАЗ-3309. В итоге **доля Нижегородского автозавода на рынке российских грузовых автомобилей возросла в 2003 году до 60%.** Кроме того, нижегородцы завершили подготовку производства модернизированных моделей малотоннажных грузовых автомобилей (установка, по заказу, различных двигателей, в том числе ЗМЗ-40522, УМЗ-4216, соответствующих стандартам «Евро-2», а также дизелей ИВЕКО) и в начале прошлого года приступили к их выпуску.

Все другие автозаводы уже в 2002 г. существенно снизили объемы выпуска готовой продукции.

На ЗИЛе существенным образом изменилась

Производство грузовых автомобилей

Предприятие	2002 г.	2001 г.	Изменение (%)
ЗИЛ	11,810	16,235	-27,3%
УАМЗ (г. Норильск)	561	1,009	-44,4%
ГАЗ	100,258	89,203	12,4%
КамАЗ	20,056	22,426	-10,6%
АЗ «Урал», УралАЗ	8,589	9,546	-10,0%
СП «УралАЗ-ИВЕКО»	74	114	-35,1%
УАЗ	16,934	17,270	-1,9%
«Ижмаш-Авто»	12,485	16,020	-22,1%
«ВАЗинтерсервис»	2,673	2,841	-5,9%

Таблица 1.4

Доля грузовых автомобилей в общем выпуске продукции
(по грузоподъемности)

Грузоподъемность	2002 г.	2001 г.
Малотоннажные и среднетоннажные до 3,5 тонн	70,58%	69,5%
Среднетоннажные	15,6%	15,94%
Крупнотоннажные	13,82%	14,56%

Таблица 1.5

Производство легковых автомобилей

Предприятие	2002 г.	2001 г.	Изменение (%)
ГАЗ	65.648	80.692	-18,6%
УАЗ	33.648	35.302	-4,7%
ВАЗ	703.040	767.307	-8,4%
СеАЗ	19.435	18.701	3,9%
КамАЗ	38.735	37.862	2,3%
«Ижмаш-Авто»	65.751	31.745	107,1%
«РосЛада»	41.424	39.444	5,0%
ПСА «Бронто»	827	1.300	-36,4%
«Супер-Авто»	470	626	-24,9%
«Лада-Тул»	611	1.466	-58,3%
«АвтоТор»	5.713	4.913	16,3
ТатАЗ	2.490	1.744	42,8

структура производства: автомобилей ЗИЛ-5301 «Бычок» было выпущено на 41,6% меньше, а среднетоннажных ЗИЛ-43336, наоборот, на 1,4% больше. Фактически это означало уход завода с рынка малотоннажных грузовых автомобилей.

Что касается структуры производства грузовых автомобилей, то здесь по-прежнему преоблада-

ют автомобили грузоподъемностью 0,4-3,5 т.

Отрасль приспосабливается к требованиям рынка. Об этом свидетельствует и такой факт: остатков нереализованной продукции у предприятий практически не было, лишь у КамАЗа на площадках осталось 1128 автомобилей, т.е. около 50% его среднемесячного производства.

Легковых автомобилей в 2003 г. было изготов-

лено почти 1 млн. 20 тыс. шт., то есть 103,8% к предыдущему году.

При этом на ГАЗе неоднократно останавливалось производство, а в октябре была введена четырехдневная рабочая неделя. Затем было принято решение закрыть производство «Волги» в январе 2003 г., а продукцию, изготовленную в первом квартале 2003 г., реализовывать только на зарубежных рынках. В настоящее время в связи с отсутствием спроса практически остановлен и выпуск новой модели ГАЗ-3111. Так что на ГАЗе продолжается глубокий кризис производства легковых автомобилей. Предприятие до сих пор не приняло принципиальные решения о дальнейшем развитии производства автомобиля среднего класса, ограничиваясь работами по модернизации автомобиля «Волга»: в 2003 г. на эти цели предусмотрено 300 млн. руб.

В сложной ситуации оказался и ВАЗ. Завод в последние месяцы года работал на 55-65% своей мощности, вынужденно останавливал сборочный конвейер, а в конце года был введен сокращенный режим работы (пятидневная рабочая неделя с двумя сменами по 6 часов). При этом на долю автомобилей семейства ВАЗ-2110, считающегося наиболее перспективным, приходился 31%.

На УАЗе также пришлось останавливать конвейер.

Вместе с тем выпуск автомобилей особо малого класса, ВАЗ-1111 «Ока» и их модификаций, продолжал расти. Данная тенденция, между прочим, носит многолетний характер. За последние годы **объем производства этого ав-**

томобиля вырос почти в 20 раз. Автозаводы, занятые его выпуском, постоянно расширяют номенклатуру этого вида продукции. На рынок выходит кабриолет-купе, готовится к выпуску на УАЗе специальный вариант для милиции в патрульном варианте и т.д.

ОАО «Москвич» в течение 2002 года не выпустило не одного автомобиля.

Остатки нереализованных легковых автомобилей в отрасли на начало 2003 года составили 40 тыс. шт., в том числе на ВАЗе – 31,104 шт., УАЗе – 888 шт.

Предприятия, организовавшие сборку зарубежных автомобилей в России (ЗАО «Авто-тор», и ОАО «ТагАЗ»), улучшили показатели своей работы. К началу 2003 года возобновило работу фирма «АвтоФраМос», собрав в общей сложности 121 автомобиль «Рено». Наметившуюся тенденцию нельзя не принимать во внимание.

Российское **автобусное** производство в 2002 и 2003 гг. развивалось весьма успешно. За 2002 год заводы выпустили почти 67239 автобусов, что на 18% больше, чем в 2001 г., а в 2003 г. – более 74 тыс., т.е. на 11,7% больше, чем в 2002 г., или на 31,8% больше, чем в 2001 г.

Лидером по объему производства остается ГАЗ, в первую очередь за счет самых популярных – ГАЗ-3221 «ГАЗель», занявших в транспортной системе рыночную нишу маршрутного такси. Вполне благоприятна рыночная конъюнктура и для большинства других автобусных заводов: УАЗ, ЛиАЗ; АЗ «Урал», ПАЗ и т.д. Совершенно иная ситуация на ЗИЛе, ОАО «ГолАЗ» и КАвЗ.

Таблица 1.6

Динамика производства автобусов

Предприятие	2002 г.	2001 г.	Изменение (%)
ЗИЛ	109	222	-50,9
ГАЗ	32229	21597	49,2
УАЗ	18898	18524	2,0
ЛиАЗ	1561	1540	1,4
ПАЗ	10358	10267	0,9
КавЗ	1239	1817	-31,8
АЗ «Урал» УралАЗ	475	462	-2,8
НефАЗ	481	321	49,8
ВАП «Волжанин»	300	250	20,0
МАРЗ (г. Мичуринск)	362	379	-4,5

Как уже отмечалось, Минпромнауки прогнозировало на 2003 г. рост выпуска легковых автомобилей на 6%, грузовых – на 5%. Сами предприятия придерживались иной точки зрения. Они предполагали, что в 2003 г. возрастет выпуск грузовых автомобилей, по сравнению с позапрошлым годом, примерно на 18%, в том числе на ГАЗе – 5%, ЗИЛе – в 2,4 раза, КамАЗе – 20%, УАЗе – 19; по автобусам – более 10%, в том числе на ГАЗе – 9%, УАЗе – 17, ЛиАЗе – 10%. Производство легковых автомобилей предполагалось увеличить на 6,3%, доведя их общее количество до 1 млн. шт. Так, ВАЗ планировал выпустить 707 тыс. шт., т.е. на 0,5% больше, чем в 2002 г.; УАЗ – на 0,6%; КамАЗ – на 0,7%; СеАЗ – на 3%.

Эти планы были не только выполнены, но и в ряде случаев даже перевыполнены. Во многом сыграли свою положительную роль согласованные действия предприятий и поддержка государства по реализации концепции развития российской автомобильной промышленности.

Однако начало 2003 года сложилось не совсем удачно. В январе-феврале суммарное производство автомобилей в России сократилось на 22,3% по сравнению с аналогичным периодом 2002 г. – по данным «Автосельхозмаш-холдинг» («АСМ-холдинг»). Кроме того, произошло сокращение объема продаж легковых автомобилей российскими производителями за январь-февраль 2003 г. на 21,3% по сравнению с аналогичным периодом 2002 г.

Правда, в дальнейшем ситуация стала постепенно улучшаться. Дело в том, что в области легкового автомобилестроения стало постепенно сказываться введенное повышение таможенных пошлин для физических лиц на ввоз подержанных иномарок (от 3 до 7 лет). И как результат в 2003 г. произведено более 1 млн. легковых автомобилей. Есть основания полагать, что эта тенденция сохранится и в дальнейшем.

Добрым знаком для российской автомобильной промышленности стал тот факт, что 21 мая 2003 года на Московской межбанковской валютной бирже началось размещение облигаций нового эмитента – ООО «Русские автобусы-Финанс». Выпуск облигаций объемом 500 млн. рублей был зарегистрирован Федеральной комиссией по ценным бумагам 8 апреля. «Русские

автобусы» – одно из бизнес-направлений компании «РусПромАвто».

Как уже упоминалось, в концепции развития отрасли, разработанной Минпромнауки и Минэкономразвития, определена стратегическая задача: перейти на европейские стандарты и запустить в массовое производство конкурентоспособный российский автомобиль только к 2010 году. Пока же, по сведениям Национальной ассоциации производителей автомобильных компонентов (НАПАК), Правительство Российской Федерации намерено ужесточить нормы уголовного, гражданского, административного кодексов за выпуск и реализацию несертифицированной продукции. Это позволит повысить качество российских автомобилей. Параллельно развернута работа по добровольной сертификации автомобильных компонентов самими производителями, в том числе и иностранными, имеющими в России сборочные производства.

Согласно прогнозам Минпромнауки, **доля продукции автомобилестроения в ВВП до конца десятилетия возрастет почти вдвое – с 2,3 до 4,5%. Специалисты считают, что к 2007 году машина будет у каждой второй российской семьи.**

На это довольно оперативно реагируют западные производители автомобилей. Возрастает их движение на российский рынок. Почувствовав заинтересованность российских властей в налаживании местной сборки качественных автомобилей и их готовность к диалогу в этой области, ведущие мировые производители все настойчивее реализуют свои планы по организации своих производств в России.

Как уже отмечалось, французская «Renault» возобновила выпуск автомобилей на московских мощностях АЗЛК. «АвтоВАЗ» и «General Motors» объявили о достигнутой договоренности по сборке на мощностях СП «GM-АвтоВАЗ» автомобиля Opel Astra T3000. В перспективе выпуск этой модели, должен быть доведен до 35 тыс. единиц в год.

Увеличивает мощности по сборке своих моделей в России и компания Ford. Автосборочная компания ЗАО «Форд Всеволожск» достиг объема продаж легковых автомобилей модели Ford Focus в 2003 году около 14 тыс., а в 2004-м году намерен достичь до 18 тыс., в 2005-м году – до

22 тыс. штук против 3,6 тыс. автомобилей в 2002 году. В настоящий момент Ford выпускает во Всеволожске всего лишь одну модель, но в скором времени с конвейера начнут выходить еще пять различных моделей.

Калининградская компания «Автотор» подписала генеральное соглашение с General Motors CIS о сборке внедорожников Hammer-2 на своих мощностях. Первые автомобили вышли с конвейера в конце 2003 г. Поначалу «Автотор» планирует реализовать 200-250 этих автомобилей, а в перспективе намерен продавать до 500 машин ежегодно. Кроме того, компания приступает к выпуску на своих мощностях грузовых автомобилей GM грузоподъемностью от 1 до 20 т, а также дизельных и бензиновых двигатели для легковых и грузовых автомобилей. А в первой половине 2004 года будет, во всей вероятности, начато производство легковых автомобилей «Шевроле».

К иностранным производителям, желающим собирать в России свои автомобили, предъявляются весьма жесткие требования.

Они должны организовать на территории страны производство не менее 50% комплектующих для сбора своей конечной продукции. Ford пока только идет к этому, а вот «АвтоВАЗ» решил не затягивать с решением вопроса. Предприятие в минувшем году зарегистрировало ЗАО «Индустриальный парк» для выпуска автокомпонентов зарубежных производителей. Через эту компанию западные производители автомобильных комплектующих смогут наладить свое производство, что позволит им снизить затраты за счет аренды современных производственных площадей и инфраструктуры.

«Индустриальный парк» будет располагаться на территории «АвтоВАЗа» и выпускать автомобильные комплектующие зарубежных производителей. Волжскому автозаводу будет принадлежать 24% акций ЗАО, а компании Ferrostal – 48%. «АвтоВАЗ» со своей стороны также гарантирует определенный объем закупок продукции «Индустриального парка», что позволит обеспечить Волжский автозавод качественными современными комплектующими.

Кратко суммируя сегодняшнюю ситуацию в автопроме России, можно сказать следующее:

- **Следует сосредоточить усилия на модернизации существующих производственных мощностей, интегрально определяющих экономичность, экологичность, активную и пассивную безопасность, комфортность автомобиля, его привлекательность и рыночную конкурентоспособность;**

- **необходимо широко использовать международную практику автомобилестроения, путем создания совместных предприятий для выпуска автомобилей, полностью отвечающих современным требованиям.**

1.3 Автомобильный парк России

В 2003 г. на учете в подразделениях Госавтоинспекции МВД России состояло более 35 млн. автомобилей, автобусов, а также мототранспорта. По сравнению с 2000 г. их количество возросло на 6%. Автомотопарк увеличился в 69 субъектах Российской Федерации. Опережающими темпами растет парк легковых автомобилей, численность которых только за последние пять лет стала больше на 4 млн. единиц или более чем на 20%. Количество автобусов за этот период увеличилось на 12,1%, грузовых автомобилей – на 8,6%. Тем временем численность мототранспорта сократилась на 2,5 млн. единиц или на 33,0%.

Каждые шесть из семи автотранспортных средств находятся в собственности физических лиц. Ежегодный их прирост составляет 3,1%, а общая численность уже достигла 28,4 млн. единиц. Наряду с этим, количество транспортных средств в собственности юридических лиц остается практически неизменным (прирост составил только 0,2%).

Наибольший удельный вес находящегося в собственности физических лиц транспортного парка приходится на мототранспорт – 98,6% от общего количества, и легковые автомобили – 94,1%. При этом за последние пять лет эти значения практически остаются постоянными. Из общего количества грузовых автомобилей и автобусов доля собственности физических лиц составляет соответственно 41,5% и 35,7%. По сравнению с 2002 г. эти показатели возросли на 9,6% и 12,3%. Каждое шестое автотранс-

портное средство из общего числа эксплуатируемых в стране произведено за рубежом, из них каждое пятое – с правосторонним расположением рулевого управления (Япония).

Самая многочисленная группа в автомотопарке страны – легковые автомобили. В 2003 г. их количество достигло почти 25 млн. единиц. Прирост за последние два года составил более 2,1 млн. единиц (+10,4%).

Из всего парка **легковых автомобилей на иномарки приходится пятая часть** (22,2% или 5 млн. единиц). Только за 2002 г. их количество увеличилось на 9,1%, при этом число автомобилей с правым расположением руля возросло в 1,2 раза.

Следует отметить, что **за последние два года парк легковых автомобилей заметно «постарел»**. В частности, удельный вес количества автомобилей со сроком эксплуатации свыше 10 лет возрос с 47,2% (2000 г.) до 49,6% (2003 г.), а автомобилей со сроками эксплуатации до 5 лет и от 5 до 10 лет сократился – с 20,6% до 19,5% и с 32,2% до 30,9% соответственно.

Больше всего в России используются легковые автомобили Волжского автозавода. Их численность превысила 11 млн. единиц, или 50,6% от общего парка легковых автомобилей. Значительно возросло количество автомобилей ВАЗ-2110 и его модификаций (почти в 1,5 раза), а также малолитражек автомобилей «Ока» ВАЗ-1111 (более чем на четверть).

Парк **грузовых автомобилей** на конец 2003 г. насчитывал свыше 5 млн. единиц. Его удельный вес в общей численности автомотопарка практически не изменился: в 2000 г. – 13,9% а в 2003 г. – 14,0%. Практически треть (34,5%) грузового парка страны составили автомобили ГАЗ. Более половины (51,7%) из них – устаревшие модели ГАЗ-52, ГАЗ-53 и ГАЗ-66. Седьмая часть (13,6%) парка грузовых автомобилей за автомобилями ЗИЛ. Следующая по численности группа (13,3%) – семейство автомобилей марки КамАЗ.

Каждый десятый (10,7%) грузовой автомобиль – иностранного производства. Общее их количество достигло почти 500 тыс. единиц.

Самая малочисленная группа автомобильного парка страны – автобусы. Их численность составляет 703 тыс. единиц, из которых **каждый четвертый (26,8%) – иностранного произ-**

водства. Третья часть (36,5%) автобусов иностранного производства приходится на «Икарусы». Среди российских автобусов доминируют ПАЗы (14,0% от общей численности автобусов), затем идут КАВЗы (12,7%) и УАЗы (11,3%).

В том, что касается сроков эксплуатации автобусного парка, то в последние годы все заметнее проявляется своего рода тенденция «расслоения». То есть возрастает количество автобусов со сроками службы до 5 лет и свыше 10. Если в 2000 г. доля автобусов со сроком эксплуатации до 5 лет составляла 19,3%, то в позапрошлом году уже 22,6%. Ну а в минувшем – количество таких автобусов за данный период возросло на 28,8%. Численность автобусов выпуска до 1993 г. увеличилась на 15,3%, а их удельный вес вырос с 43,2% (2000 г.) до 45,3% (2003 г.).

В прошлом году **продолжилась многолетняя тенденция сокращения количества мототранспортных средств.** Из всего парка транспортных средств страны самый старый – мотопарк. Более трех четвертей (75,6%) этого вида транспорта эксплуатируются свыше 10 лет.

Те изменения, которые происходят в экономике страны, сказываются и на структуре автомобильного хозяйства. Она подвергается значительной перестройке. Из состава крупных и средних организаций выделяются малые, появляются индивидуальные предприниматели, специализирующиеся на автоперевозках.

По состоянию на конец 2000 г. 164,9 тыс. крупных и средних организаций всех отраслей экономики имели в собственности автомобили всех типов. За 3 минувших года их число сократилось до 163 тыс. Ныне этим организациям принадлежит 2,7 млн. автомобилей, в том числе 1,2 млн. грузовых. **В целом во всех отраслях экономики преобладают мелкие автохозяйства:** 60,1% организаций имеют от 1 до 9 автомобилей, 23,1% – от 10 до 24, 10,8% – от 25 до 49, и лишь на счету 6% организаций 50 автомобилей и более.

Произошло сокращение числа крупных и средних автопредприятий и организаций с 3,5 тыс. (2001 г.) до 3,4 тыс. (2003 г.). Количество автомобилей в них составило 301,5 тыс., из которых 122,9 тыс. – грузовые. Специализированные автопредприятия располагают большим парком

автомобилей. Менее 10 автомобилей имеют только 8,1% организаций автомобильного транспорта, от 10 до 24 автомобилей – 14,7%, от 25 до 49 – 21,9% от 50 до 99 – 28,3%, 100 автомобилей и более – 27,0% организаций.

На рынке транспортных услуг в настоящее время действуют 167 тыс. индивидуальных предпринимателей (физических лиц). Они получили лицензии на перевозки грузов автомобильным транспортом. **Им принадлежат более 159 тыс. грузовых автомобилей (без учета арендованных).**

В прошлом году, в условиях оживления экономики страны, грузовым автомобильным парком всех отраслей производства перевезено 6,3 млрд. тонн грузов. Это на 3, 6% больше уровня прошлого года. Причем грузооборот составил 167 2 млрд. т-км (+4,6%). По сравнению с 2000 г. эти показатели увеличились соответственно на 8,0% и 9,5%.

Из общего объема перевозок грузов на долю коммерческого автотранспорта приходится лишь пятая часть. Остальное перевозится предприятиями и организациями для собственных нужд.

Объем перевозок грузов, выполненный индивидуальными предпринимателями – владельцами грузовых автомобилей, в 2003 г. составил более 40 млн. тонн и увеличился по сравнению с 2000 г. на 19,3%.

1.4 Автомобильные дороги России

Как мы уже выяснили выше, переход к рыночным отношениям в России сопровождается сдвигом транспортного баланса в сторону автомобильного транспорта. На него приходится все большая доля грузовых и пассажирских перевозок, что во многом определяется доступностью автомобиля, возможностями его повседневного и многоцелевого использования. **В этой связи реализация потенциала автотранспортного комплекса страны во многом зависит от условий его эксплуатации и, конечно же, уровня развития дорожной сети, степени ее соответствия темпам автомобилизации страны.**

Автомобильные дороги – это не только

транспортные коммуникации, но и во многом принципиально новое качественное состояние прилегающих к ним территорий. Их наличие и уровень развития во многом определяет стоимость земли и недвижимости, обеспечивает инвестиционный рейтинг территорий и целых регионов, повышает уровень жизни и обслуживания населения, обеспечивает доступность в получении образования, медицинской и социальной помощи, создает условия труда десяткам тысяч человек. Развитие дорожной сети неразрывно связано с реализацией социальных программ субъектов Российской Федерации.

Дорожная сеть Российской Федерации включает в себя автомобильные дороги общей протяженностью свыше 900 тыс. км, в том числе автодороги общего пользования – 592,6 тыс. км. За последние 12 лет их протяженность, с учетом дорог с твердым покрытием, выросла на более чем на 30%. Однако потребность страны в таких дорогах, по мнению специалистов, составляет 1,5 млн. км. Это в 2 раза больше ныне существующей сети дорог, включая грунтовые пути сообщения.

В настоящее время протяженность федеральных дорог общего пользования составляет около 50 тыс. км, территориальных – 546 тыс. км, ведомственных и частных – 310 тыс. км. Протяженность автомобильных дорог общего пользования I технической категории составляет всего 4,7 тыс. км, из них 3,7 тыс. км приходится на федеральные автомагистрали. **Основная доля федеральной дорожной сети** – это автодороги II и III технических категорий, общей протяженностью около 40 тыс. км. Сеть территориальных магистралей общего пользования в основном состоит из дорог IV технической категории, а протяженность дорог III и V категорий составляет 168 тыс. км.

Плотность дорог с твердым покрытием на 1 тыс. кв. км повысилась с 38 км в 1990 году до 44 км в 2003 году. Почти все федеральные транспортные артерии общего пользования и 90,6% территориальных дорог имеют твердое покрытие.

Применительно к численности населения плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в Российской Федерации достигает 5,3 км на 1 тыс. жителей, что намного ниже, чем

во многих других странах. Скажем, в США данный показатель равен 13 км, в Финляндии – около 10 км, во Франции – 15,1 км. Основу дорожной сети составляют федеральные магистрали, доля которых не превышает 5% от протяженности всех автомобильных дорог. Между тем их состояние и развитие сказывается на всем дорожном хозяйстве Российской Федерации. На долю федеральных дорог приходится почти 45% перевозок грузов и пассажиров. При этом доля международных автомобильных перевозок по ним превышает 80%.

Конфигурация сети автомобильных дорог страны имеет ярко выраженную радиальную структуру, дополненную рядом обходных и кольцевых дорог. Не хватает соединительных и хордовых дорог. На европейской территории России радиальная структура федеральных дорог ориентирована на г. Москву, а во многих регионах России, нет автодорожных связей между соседними субъектами Российской Федерации по кратчайшим направлениям. Подобная конфигурация, сформированная еще в 60–80-е годы XX века, недостаточно эффективна. Из-за нее увеличивается протяженность маршрутов движения. И, как следствие, значителен перепробег автомобильного транспорта, а также концентрация плотных потоков на радиальных направлениях, в районе Московского и других крупных транспортных узлов.

Обращает на себя внимание, что в европейской части страны дорожная сеть нуждается главным образом в модернизации и ликвидации узких мест. Между тем на отдаленных от центра территориях, где сосредоточены наиболее перспективные природные ресурсы, необходимо активно прокладывать новые магистрали.

До сих пор не завершено формирование единой сети федеральных дорог, связывающих все экономические регионы. По-прежнему оторваны от единой дорожной сети регионы Сибири, Дальнего Востока, Чукотки, северные районы Якутии, Красноярского края, Томской области. Кроме того, не завершено создание системы автомобильных дорог вдоль границ Российской Федерации и крупных водных преград, нет автомагистралей, связывающих морские порты бассейна Северного Ледовитого океана,

Балтийского, Черного и Каспийского морей, а также автодорог в составе международных автомобильных магистралей.

Протяженность территориальных автомобильных дорог общего пользования почти в 12 раз превосходит протяженность федеральных дорог. Во многих регионах им присущи недостатки сети федеральных дорог. Например, связь соседних районных центров или близко расположенных сельских населенных пунктов зачастую осуществляется только через областные и районные центры, что приводит к перепробегу автомобильного транспорта и перегрузке основных магистралей.

Около 30 тыс. населенных пунктов с общим населением 15–18 млн. человек не связаны с сетью дорог общего пользования. В таких регионах, как Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ и др., не создана опорная сеть автомобильных дорог. Это осложняет доставку товаров в районы с ограниченным доступом и северный завоз. По-прежнему сохраняется низкий уровень развития дорожной сети аграрных территорий. **Потребность в дорогах с твердым покрытием в сельской местности удовлетворена только на четверть, а их техническое состояние остается неудовлетворительным.**

Третью часть протяженности дорожной сети страны составляют ведомственные и частные автомобильные дороги. Только у 70% из них есть твердое покрытие.

Решению проблем развития магистральной инфраструктуры способствует реализация подпрограммы «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» на период 2002–2010 гг.

Анализ результатов работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования, выполненных в минувшем году, показывает, что есть сдвиг к лучшему в сохранении и повышении транспортно-эксплуатационного состояния сети дорог. Если в 1997 г. допустимому уровню содержания не отвечало 28% протяженности сети, то в 2003 г. лишь до 9,1%.

На федеральных дорогах было установлено или заменено свыше 8,0 тыс. дорожных знаков и около 300 тыс. пог. м барьерных огражде-

ний. Восстановлено и нанесено около 40 тыс. км дорожной разметки, установлено свыше 75 тыс. сигнальных столбиков. Ликвидировано около 6,0 тыс. неорганизованных съездов. С целью повышения безопасности движения увеличена почти на 12 % протяженность ограждений на искусственных сооружениях и опасных участках дорог. Укреплено почти 3,0 тыс. км обочин. На 220 км установлено наружное освещение в населенных пунктах и на пересечениях дорог. Построено около 100 км тротуаров и пешеходных дорожек с твердым покрытием.

Немаловажное значение для снижения аварийности на дорогах имеют мероприятия, обеспечивающие нормальные условия труда и отдыха водителей. За 2003 год число расположенных на федеральных автодорогах пунктов питания увеличилось на 300 единиц, предприятий торговли более чем на 400. Введено в действие много новых мотелей и кемпингов. Количество автозаправочных станций и станций технического обслуживания автомобилей возросло на 15-20%.

Конечно же, сделано немало для улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорог. И, тем не менее **российские автомагистрали еще далеко не во всем соответствуют современным требованиям.** Техническое состояние их значительной части можно расценивать как неудовлетворительное. **Более половины из них не имеют достаточно прочного дорожного покрытия. Свыше трети требуют реконструкции.**

Низкий уровень транспортно-эксплуатационного состояния дорог, несоответствие их параметров интенсивности движения и состава транспортного потока, перегрузки отдельных дорожных участков – все это приводит к снижению средней скорости движения.

Мероприятия, предусмотренные Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России» в 2003 г., **остались недофинансированы почти на 20%.**

Загрузка около 45% федеральных дорог превышает оптимальный уровень. Причем 25% из них постоянно перегружены. 30% федеральных дорог загружены оптимально. И только на 25% из них довольно свободный режим движения.

В стране практически нет современных (в европейском понимании) автомагистралей. Их протяженность должна быть не менее 6 тыс. км. В России же она гораздо меньше. Причем 2 тыс. км многополосных магистралей требуют реконструкции с изменением их параметров. Многие автомагистрали нуждаются в усилении дорожных одежд. Средняя скорость движения на российских дорогах вдвое ниже, чем на аналогичных зарубежных, что никак не способствует развитию автотранспортного комплекса страны.

Согласно экспертным оценкам, **из-за несоответствия технического состояния существующей сети федеральных автомобильных дорог интенсивности движения и осевым нагрузкам современных транспортных средств ежегодные потери составляют более 12 млрд. рублей.**

Отдельная проблема – улучшение состояния дорожных покрытий с целью снижения их износа и повышения допустимой нагрузки. Дороги общего пользования в основном рассчитаны на нагрузку 6 тонн на ось и не способны выдерживать современные большегрузные автомобили (только около четверти всех дорог с твердым покрытием рассчитаны на осевую нагрузку 10 тонн). Рост доли большегрузных автомобилей в общем объеме перевозок только на федеральных автомобильных дорогах общего пользования вызывает ежегодные «дополнительные» разрушения, на ликвидацию которых требуется свыше 2,5 млрд. рублей.

Практически на всех федеральных автомагистралях России приходится устанавливать дорожные знаки ограничения массы, которые зачастую не допускают движения даже порожних автопоездов. Ежегодно вводятся сезонные ограничения проезда большегрузного транспорта, что существенно увеличивает финансовые затраты перевозчиков.

Анализ аварийности на автодорогах позволяет говорить о наличии серьезных недостатков в эксплуатационном состоянии обочин. Откосы насыпей на большинстве участков дорог не обеспечивают безопасного съезда транспортных средств с дороги. Необходимо строительство дополнительных полос на подъемах.

В неудовлетворительном состоянии содержатся места остановки общественного транспорта. Большое количество магистралей, проходящих через населенные пункты, не имеют искусственного освещения проезжей части. Правительственной комиссии Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения одобрена отраслевая Программа обустройства федеральных автомобильных дорог искусственным освещением на период 2002–2010 гг. Однако она осуществляется довольно медленно.

Имеющиеся в наличии проекты организации движения не в полной мере соответствуют реальной обстановке на автодорогах. Часть дорожных знаков, предусмотренных данными проектами, отсутствует или подлежит замене. Не устанавливаются в полном объеме направляющие столбики. Объекты придорожного сервиса и средства наружной рекламы часто размещаются с нарушением нормативных требований.

В настоящее время на дорогах общего пользования насчитывается более 40 тыс. мостов и тепловодов общей протяженностью около 1709,2 тыс. пог. м. **Из них 5% находятся в аварийном состоянии**, по ним в ближайшее время может быть прекращен пропуск автотранспорта, 40% требуют реконструкции или капитального ремонта, еще 40% – проведения планово-предупредительных работ.

Все также актуальна проблема установки в необходимых местах дорожных ограждений и приведения их в соответствие с нормативными требованиями. А ведь из-за того, что данная проблема решается крайне медленно, ежегодно совершается более двух тысяч ДТП с тяжелыми последствиями. Анализ условий движения на автодорогах «Байкал», «Волга», «Урал», «Холмогоры», «Кавказ» показал, что основные причины дорожно-транспортных происшествий таковы: низкий уровень содержания дорог, неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие ограждений. Всего с недостатками в состоянии и содержании улично-дорожной сети связано свыше четверти общего количества дорожно-транспортных происшествий, зарегистрированных на территории Российской Федерации.

Низкий технический уровень дорог обуславливает рост себестоимости перевозимой продукции, в 1,5 раза, расход топлива на треть по сравнению с аналогичными показателями развитых зарубежных стран.

Обследование инфраструктуры дорожного сервиса на основных автомагистралях свидетельствует, что при сравнительно развитой в настоящее время сети автозаправочных станций количество охраняемых автостоянок, пунктов технической и медицинской помощи, мест для отдыха и питания водителей явно недостаточно. К тому же данные объекты не в полной мере отвечают современным требованиям.

Нынешнее состояние дорожной сети, а также обострение проблемы безопасности дорожного движения во многом объясняются также **недостатками в нормативном обеспечении работ**, связанных с содержанием дорог.

Практически весь комплекс работ по ремонту и содержанию дорожной сети общего пользования регламентируется, как правило, ведомственными нормативными актами. Поэтому крайне необходимо как можно быстрее значительную часть нормативно-технической базы дорожного хозяйства привести по номенклатуре и содержанию в соответствие с Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании». Это позволит при реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» осуществить мероприятия по совершенствованию транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог, исходя из принципиально новой системы стандартизации и общепринятых в мировом сообществе методов технического регулирования и управления объектами дорожного комплекса. Измененная нормативная база должна вызвать позитивные перемены как в дорожной сети общего пользования, так и в ведомственной, которые не отвечают ныне действующим нормативным требованиям.

Для ликвидации диспропорций между уровнем развития дорожной сети, степенью ее оснащенности элементами автомобильного сервиса и неизбежным в условиях роста ВВП увеличением автомобильных перевозок нужно

принять неотложные меры в части долговременного и стабильного финансирования дорожной отрасли.

Для ликвидации создавшейся ситуации необходимо:

- Правительству России совместно с Государственной Думой Федерального собрания Российской Федерации предусмотреть удвоение финансирования на развитие дорожной сети с целью ликвидации сложившихся диспропорций. Источником финансирования строительства и совершенствования загородной дорожной сети должен стать топливный акциз, а для городской сети – транспортный налог.

- Минтрансу России в 2004 году подготовить постановление Правительства России о привлечении негосударственных инвести-

ций в дорожное хозяйство, в том числе для строительства платных автомобильных дорог на основе современных схем государственно-частного партнерства.

- Минэкономразвития России совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами предусмотреть надлежащее финансирование по ускоренной модернизации крупнейших автомагистралей, входящих в систему международных транспортных коридоров.

- Минтрансу России разработать и ввести в действие нормы и стандарты, соответствующие международным требованиям, обеспечивающие повышение качества дорожного проектирования, внедрения принципиально новых технологий строительства, ремонта и содержания дорожной сети.

2.1 Грузовые автомобильные перевозки

В 2003 году Государственным Советом при Президенте РФ принята «Транспортная стратегия России до 2025 года», определяющая, наряду с другими, приоритеты и принципы в области автомобильного транспорта.

Первостепенное значение отводится партнерству государства и частного бизнеса. Собственно, за последние десять лет на автотранспорте почти три четверти крупных и средних предприятий уже приватизировано. Однако в будущем такого соотношения необходимо достичь и среди предприятий, обеспечивающих дорожную инфраструктуру.

По мнению экспертов, ситуация, при которой доля государства в транспортных проектах составляет одну четвертую часть, а доля бизнеса – три четвертых, крайне благоприятна для форсированного развития сектора. Особое значение это имеет для грузового автотранспорта.

Сегодня грузовой автотранспорт из-за отсутствия подъездных путей, кроме автодорожных, обслуживает около 80 % производственных и транспортно-распределительных структур. В целом доля грузовых автомобильных перевозок в России превышает 55 % от общего объема. Спрос на транспортные услуги постоянно растет.

При этом автотранспортные издержки весьма высоки: в промышленности их доля составляет 15%, в строительстве – до 30%, в сельском хозяйстве и торговле – до 40%. Суммарно эти издержки составляют порядка 6 процентов ВВП страны.

В то же время автомобильные грузовые перевозки в России низкорентабельны. Рентабельности коммерческих автомобилей зачастую недостаточно для обновления подвижного состава и обеспечения элементарных требований безопасности. В целом по стране автопарк обновился лишь на 5 процентов, в то время как 70 процентов автотранспортных средств имеют срок службы более 10 лет. Производительность грузового

автотранспорта за последние 10 лет снизилась более чем в 2,5 раза.

Качество продукции российского автопрома не удовлетворяет потребностям сектора коммерческих грузоперевозок как по грузоподъемности, конструкции кузова, так и по экологическим параметрам.

Уровень эффективности работы грузового автомобильного транспорта невысок, трудовые, финансовые и топливные ресурсы расходуются нерационально, а незначительный рост автопарка не сопровождается увеличением объемов перевозок.

Качество услуг, предоставляемых АТП, низкое, а в ценах наблюдается значительный разброс. Конкуренция на рынке грузовых перевозок нередко носит демпинговый характер.

Таким образом, **одна из важнейших задач на ближайшую перспективу – снижение транспортных издержек**, которое, в конечном счете, должно положительным образом сказаться на конкурентоспособности российских товаров.

Следующая задача – **создание регулирующих механизмов (правовой ситуации), стимулирующих производство транспортных средств, комплектующих и материалов на уровне международных стандартов**.

Еще одна важная задача – **унификация первичного учета перевозок для всех субъектов рынка транспортных услуг с целью обеспечения добросовестной конкуренции**.

Важным представляется **создание выгодных условий для обновления автопарка** (автокредитование, лизинг и т.д.).

Помимо прочего, необходимо сформировать **эффективную законодательную и нормативно-правовую базу, регулиующую грузовые перевозки**.

Необходимо решение задач повышения безопасности дорожного движения и снижения негативного воздействия автотранспорта на окружающую среду.

Без принятия эффективных мер по обновлению парка транспортных средств не приходится ожидать рентабельной работы предприятий ав-

томобильного транспорта. Тем более не решить проблемы соответствия грузовых автомобилей по конструкции кузова и структуре грузоподъемности сложившемуся к настоящему времени спросу на рынке транспортных услуг.

В настоящее время автомобильному транспорту не существует альтернативы при перевозках дорогостоящих грузов на небольшие и средние расстояния, в обеспечении розничной торговли, строительстве, сельскохозяйственном комплексе.

Все это требует значительных финансовых ресурсов, которых нет у участников рынка автомобильных транспортных услуг. Это связано как с ограниченными возможностями финансового рынка, так и с собственно структурой рынка транспортных услуг.

Особенности структуры рынка грузовых перевозок. 1). Довольно широкое распространение предпринимательства за счет механизмов регистрации. 2). Количество субъектов автомобильной деятельности гораздо больше, чем на других видах транспорта – свыше 500 тыс. единиц или 97 % от всего транспортно-го комплекса. 3). Более 50% парка грузовых автомобилей эксплуатируется индивидуальными владельцами. На транспорт общего пользования приходится менее 4 процентов общего количества грузовых автомобилей.

Год от года возрастает количество автомобилей в других секторах экономики. Причина в том, что многие крупные компании-производители, работающие по западным стандартам, не получают логистических услуг требуемого качества и вынуждены создавать собственные транспортные и логистические подразделения.

Рост цен на перевозки грузов отстает от динамики цен производителей промышленной продукции в связи с постоянно усиливающейся конкуренцией на рынке грузовых перевозок.

Автомобильный транспорт общего пользования имеет, по-прежнему, более сильные позиции на внутригородских и пригородных перевозках. На междугородных перевозках заняты в основном собственные автомобили грузовладельцев, а также автомобили малой и средней грузоподъемности малых предприятий и индивидуальных предпринимателей с загрузкой в одном направлении.

2.2 Международные автомобильные перевозки

Определяющий фактор развития международных перевозок характеризуется интеграционными процессами между **Россией и ЕС путем создания Общего экономического пространства в Европе** с одной стороны, а также формированием Единого экономического пространства четырех государств России, Украины, Белоруссии, Казахстана – с другой.

Второй важный фактор, который определяет развитие международных автомобильных перевозок – расширение Европейского Союза за счет присоединения стран Центральной и Восточной Европы в 2004 году.

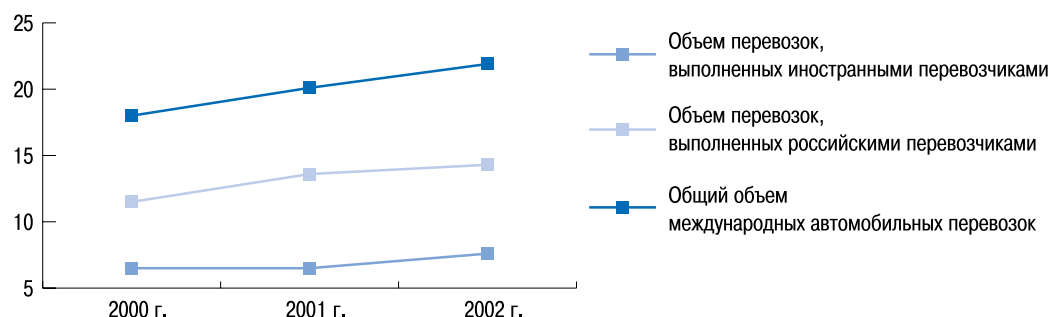
Переход стран-кандидатов на унифицированные правила и стандарты ЕС, возможно, приведет к изменению двусторонних соглашений между Россией с этими странами, в том числе и области автомобильного транспорта. Это может создать определенные трудности в работе.

Переговорный процесс присоединения России к ВТО подошел к завершающей стадии, но многие вопросы взаимодействия России со странами ЕС в области экономики и, особенно, в сфере услуг остаются неясными.

В то же время **международные перевозки грузов представляют собой один из наиболее важных для экономики и привлекательных для транспортных предприятий и предпринимателей видов деятельности.** Этому сектору присущ высокий уровень свободной конкуренции внутриотраслевого, межотраслевого и международного характера. В нем значительно присутствие иностранных перевозочных и экспедиторских компаний, высоки требования к транспортному обслуживанию как по безопасности, так и по потребительским качествам транспортной услуги.

Международные автомобильные перевозки – одна из стабильно развивающихся подотраслей транспорта. Среднегодовой прирост объемов автомобильных перевозок грузов в международном сообщении за период с 1997 по 2003 годы составил более 13% или около 2 млн. тонн ежегодно. В 2002–2003 годах сохранялись высокие темпы прироста. И все же они оказались

Международные автомобильные грузовые перевозки между Российской Федерацией и зарубежными странами в 2000–2002 г.



несколько меньшими по сравнению с предыдущим периодом и составили 9,2 %.

Увеличение объемов перевозок произошло в основном за счет роста импорта из стран ЕС, в первую очередь из Финляндии, Дании, Нидерландов, а также вследствие роста экспорта грузов в Белоруссию, на Украину и в Азербайджан. В структуре объемов перевозок грузов в 2002 г. все также преобладал импорт, доля которого составила 66%. Именно за счет роста импортных перевозок на 21,2 % нашим предприятиям удалось увеличить объем работ в 2002 году.

Впервые за долгий период объем работ у российских перевозчиков был выше, чем у иностранных.

Доля российских перевозчиков составила в 2002 г. 34,8%. Следует отметить, что участие российских перевозчиков в перевозках экспортных грузов выше, чем в импортных, и составляет соответственно 36,2 и 32%.

Наиболее сильны у российских перевозчиков позиции в импортных перевозках из Монголии, Китая и Финляндии, в экспортных перевозках – в Монголию, Азербайджан, Норвегию, Китай.

Высокой остается доля перевозчиков третьих стран, по итогам 2002 года их доля в общем объеме международных автомобильных перевозок составила 15,6 процентов.

Темпы прироста данного объема перевозок за последний год достигли 10% и вполне сопоставимы с аналогичным показателем по всем перевозчикам, работающим на российском

рынке международных автотранспортных услуг. Это свидетельствует о том, что перевозчики третьих стран заняли и удерживают свою нишу на рынке международных автотранспортных услуг России. При этом на наиболее привлекательном для транспортных компаний российском рынке перевозок импортных грузов доля перевозчиков третьих стран составила в 2002 году 21 %, что в точности повторяет картину последних трех лет. Лидеры здесь белорусские транспортные компании.

Предварительный прогноз по результатам анализа данных по рынку международных перевозок грузов автомобильным транспортом за 6 месяцев 2003 года позволяет сделать вывод о дальнейшем росте объема перевозок в 2003 году. Так ожидается, что по итогам 2003 года он составит не менее чем 23 тыс. тонн.

Основными направлениями остаются перевозки со странами СНГ и ЕС.

2.3 Международные автомобильные перевозки со странами СНГ

Автомобильный транспорт традиционно обеспечивает 20 % всей внешней торговли России со странами СНГ.

В структуре транспортного комплекса СНГ у автомобильного транспорта приоритетные пози-

ции. Он высокотехнологичен с точки зрения транспортного обслуживания, чрезвычайно мобилен. Осуществляемые автомобильным транспортом международные перевозки в немалой степени способствуют развитию национальных экономик, других сфер хозяйственной и социально-экономической деятельности стран СНГ.

Объем перевозок грузов со странами СНГ в 2002 году составил 6,25 млн. тонн, по итогам 2003 года – 6,56 млн. тонн, в том числе с Беларусью – 3,4 млн. тонн, Украиной – 1,45 млн. тонн, Казахстаном – 1,15 млн. тонн, с другими странами СНГ – 0,66 млн. тонн.

Следует подчеркнуть, что практически всеми государствами Содружества признается необходимость укрепления позиции стран СНГ на рынке международных автотранспортных услуг, снижения или снятия административных и других барьеров, интеграции и развития, взаимовыгодного сотрудничества. Для решения этих проблем под руководством Координационного транспортного совещания (КТС СНГ), при участии Представительства МСАТ в СНГ, а также исполнительных органов власти в рамках Содружества ведется постоянная работа по созданию единого транспортного пространства на территории государств-участников СНГ. В этом задействованы следующие межгосударственные образования:

- **Союз Республики Беларусь и Российской Федерации;**

- **Таможенный Союз** (Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан);

- **Союз Беларуси, Казахстана, Российской Федерации и Украина** (в рамках создания Единого экономического пространства).

Главная цель всей этой работы – создание равных и благоприятных условий для осуществления международных перевозок и торговли автотранспортными услугами в географических границах Содружества, а также интеграции автомобильного транспорта стран СНГ в мировой рынок транспортных услуг.

Для выполнения поставленной цели потребуются принятие единых правил допуска к рынку, а также правил игры на нем, которые определяются действующими соглашениями СНГ и международными Конвенциями и европейскими стандартами. Подобный опыт накоплен в ЕС, где по

каждому элементу, обеспечивающему функционирование единого транспортного пространства, приняты и распространены для обязательного выполнения всеми странами Европейского Содружества законодательные акты в виде Директив, Правил и решений.

К основным элементам, характеризующим единое транспортное пространство, относятся:

- **вопросы, касающиеся дорожного движения, дорожной сети** (Правила дорожного движения, габариты и нагрузки на ось транспортных средств);

- **комплекс вопросов, регулирующих допуск к перевозочной деятельности** (водители, операторы, транспортные средства);

- **унификация документации** (на транспортное средство, груз, водителя, правила оформления, и др.);

- **блок вопросов, касающихся таможенного и пограничного контроля** (пошлины, сборы, процедуры);

- **создание равных условий работы** (транзит, каботаж);

- **отношения с другими странами и союзами.**

Урегулирование данных вопросов будет способствовать ликвидации многочисленных барьеров на пути к улучшению и повышению эффективности перевозок.

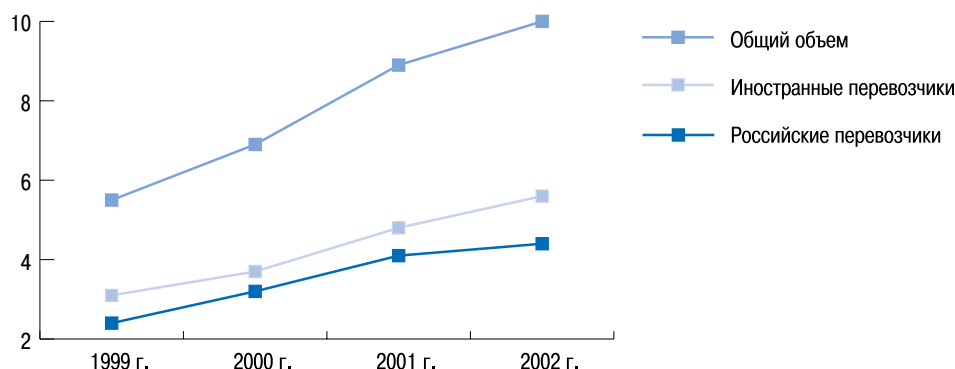
2.4 Международные автомобильные перевозки со странами Европейского Союза

Автомобильные перевозки со странами ЕС продолжают осуществляться по сложившейся и отработанной схеме на основе двусторонних Соглашений между государствами и по многосторонним разрешениям Европейской конференции Министров транспорта (ЕКМТ).

Объем перевозок грузов со странами ЕС в 2002 году составил 9,2 млн. тонн. **По итогам 2003 года он может достичь 10,1 млн. тонн.**

Большая часть перевозок приходится на Финляндию – 60% и Германию – 16%. Объем перевозок в Нидерланды составляет 6,5 %, Италию – 4, Бельгию – 3 %. Доля российских перевозчиков в перевозках грузов составила 35 %. Значитель-

**Динамика перевозки
пассажиров в международном сообщении**



ную часть российских внешнеторговых грузов перевезли автотранспортные компании третьих стран (около 16 % всех грузов). В основном это представители Белоруссии, Украины, стран Балтии, Польши. На их долю приходится более 80 % от общего объема перевозок, выполненных автотранспортными компаниями третьих стран.

По-прежнему широко практикуются перевозки по многоразовым разрешениям Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ).

Эта организация обладает практическим опытом интегрирования в Европейское транспортное пространство. Благодаря усилиям данной структуры, автотранспортные компании более чем 40 стран-членов ЕКМТ осуществляют перевозки в рамках установленной для каждого из государств квоты, что является шагом к созданию единого рынка автотранспортных услуг. Разработанный принцип стимулирования работы экологически чистых и безопасных автотранспортных средств привел к тому, что в данном сегменте рынка в настоящее время работает лучший парк автомобилей. В 2003 году российскими перевозчиками было использовано 1483 разрешения, 57% из которых приходятся на транспортные средства, которые соответствуют нормам ЕВРО-3 и 43 % – нормам ЕВРО-2. В 2004 году планируется допускать на рынок только автомобили, соответствующие нормам Евро-3. Общее число разрешений ЕКМТ для России должно возрасти до 1965 единиц.

Объем перевозок по разрешениям ЕКМТ в 2002 году увеличился по сравнению с 2001 годом на 26 %. Около 70 % объемов перевозок выполнено на рынке ЕС (перевозки между третьими странами). Преимущество перевозок по разрешениям ЕКМТ по сравнению с перевозками по двусторонним разрешениям доказаны на практике российскими перевозчиками – это повышение эффективности эксплуатации транспортных средств на 25-30 % за счет снижения непроизводительных пробегов, а также за счет сокращения времени простоя на пограничных переходах.

Международные перевозки пассажиров автобусами Россия установила с 35 странами, в т.ч. с 10 государствами Содружества. В 2003 году было перевезено более 10 млн. человек. Основные пассажирские маршруты связали Россию с Украиной, Китаем, Казахстаном, Беларусью и Финляндией. На долю этих стран приходится 74,5 % от общего количества перевезенных пассажиров.

Сравнительный анализ за 2002 и 2003 гг. показал, что увеличение количества пассажирских перевозок произошло, в основном, за счет роста пассажиропотока между Россией и странами-участницами СНГ, в основном с Беларусью, Казахстаном, Украиной.

Перевозки пассажиров со странами ЕС осуществляются по 93 регулярным (всего открыто 480 регулярных линий) автобусным маршрутам:

Германия – 75, Финляндия – 11, Францией – 2, Норвегией – 2, Греция – 3.

На долю ЕС приходится более 13 % суммарного пассажирообмена России с зарубежными странами. Более 90 % всех пассажирских перевозок между Россией и ЕС приходится на Финляндию и Германию. Доля российского транспорта остается относительно стабильной, в пределах 40-42 %.

Удельный вес российского транспорта из-за недостатка количества автобусов, удовлетворяющих европейским нормам ЕВРО-2 и ЕВРО-3, остается сравнительно невысоким, но его доля в пассажирских перевозках стабильна и находится в пределах 43-44%. В 2002 году доля российских перевозчиков составила 44 % или 4,4 млн. чел.

В пассажирских перевозках на постоянной основе занято около 800 автопредприятий с общим парком автобусов более 2 тысяч единиц.

Для решения проблем, определяющих уровень конкурентоспособности российских перевозчиков на европейском рынке, необходимо дальнейшее обновление автобусного парка, повышения уровня услуг, предоставляемых туристам.

В ежегодном докладе «Автомобильный транспорт России 2002–2003 г.г.» были сформулированы приоритеты в области международных автомобильных перевозок.

В данной связи следует обратить внимание на те тенденции, которые способствовали решению целого ряда поставленных задач:

- **создание благоприятных условий по приобретению автотранспортных средств;**

- **принятие Постановления Правительства РФ N 147 «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок» от 11 марта 2003 года.** Согласно этому документу полностью освобождаются от таможенных пошлин и налогов транспортные средства при ввозе на территорию страны;

- **преодоление кризиса системы МДП и переход на качественно новый уровень отношений между ГТК РФ, МСАТ и АСМАП;** 2003 год стал переломным и показал, что можно практически исключить нарушения. При общей тенденции увеличения количества использован-

ных книжек МДП за 2001–2003 год в 1.4 раза (с 508 тыс. до 720 тыс.) процент недовозов товаров, ввозимых по процедуре МДП, упал с 1.29 в 2001 году до 0,54 в 2002 году и 0,023 за 10 месяцев 2003 года;

- **оздоровление ситуации с претензиями, выставленными таможенными органами Гарантийной цепи.** Так, если до 17 декабря 2002 года (дата подписания Соглашения о сотрудничестве между ГТК России и МСАТ) Гарантийной цепи было направлено 2056 предувещаний, 2918 уведомлений и 1145 требований, то в минувшем году соответствующие показатели снизились до 303 предувещаний, 227 уведомлений и 71 требования;

- **подписание 04.12.2003 года «Заявления ГТК России, МСАТ и АСМАП по реализации системы SafeTIR и обмену информацией».** Это способствовало поиску технологических решений, позволяющих осуществлять контроль за перемещением товаров по процедуре МДП в режиме реального времени, оперативно выявлять лиц, совершающих правонарушения под прикрытием Конвенции МДП, исключить случаи выставления необоснованных претензий.

2.5 Пассажирские автомобильные перевозки

Пассажирский автомобильный транспорт играет ключевую роль в транспортном обслуживании населения. Автобусный транспорт общего пользования с социальной точки зрения стал самым массовым и доступным видом регулярного транспорта. Особенно наглядно это проявляется в структуре городских пассажирских перевозок. В пригородном и междугородном сообщении доля данного средства передвижения ниже за счет перевозок пассажиров железнодорожным, авиационным и водным транспортом.

Основные виды городского автомобильного транспорта: автобусы, легковые и маршрутные такси. Скажем сразу, маршрутных такси, как вида городского общественного (муниципального) транспорта, в стране практически не осталось. Динамика развития и современное состояние системы городских автобусных и легковых

таксомоторных перевозок представлена по данным Госкомстата России.

Что же касается легковых автомобилей такси, то здесь ситуация принципиально иная. По-прежнему уменьшается количество населенных пунктов, в которых население имеет возможность пользоваться их услугами, о чем свидетельствуют объемы перевозок пассажиров в России и пассажирооборот (см. табл. 2.1).

Налицо все та же тенденция. Сначала происходит спад объема перевозок пассажиров городскими автобусами, а потом ситуация стабилизируется. А вот в сфере перевозок легковыми таксомоторами спад так и не преодолен. В целом, перевозки пассажиров автомобильным транспортом в 2002 г. составили 98,4% по сравнению с 2001 г., а пассажирооборот достиг 100,2%.

В 2002 году автобусным транспортом предприятий на коммерческой основе с учетом привлеченного транспорта перевезено 21,897 млрд. пассажиров (100,8% к 2001 г.). При этом из них привлеченным транспортом физических лиц перевезено 2,03 млрд. пассажиров (на 41,7% больше, чем за 2001 год). Пассажирооборот с учетом привлеченного транспорта возрос в сравнении с 2001 годом на 1,1%.

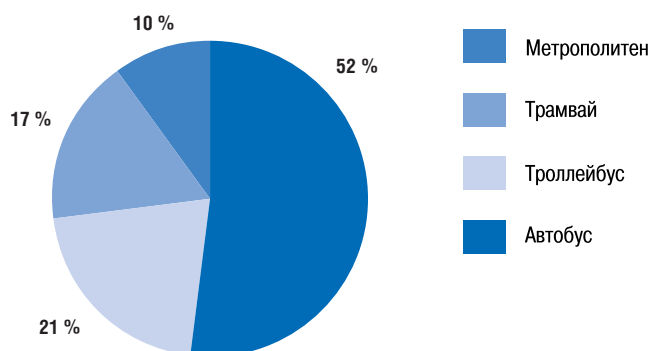
В 18 регионах возросли в сравнении с 2001 годом объемы перевозок пассажиров и пассажирооборот. В 50 регионах данные показатели ухудшились. Притом в 14 регионах при снижении количества перевезенных пассажиров увеличился пассажирооборот.

В 2002 году индекс тарифов на пассажирские перевозки (125,4%) несколько превысил индекс потребительских цен (115,1%). Это результат постепенной адаптации механизма ценообразования на пассажирском транспорте к рыночным условиям. В 2002 году тарифы на проезд в городском маршрутном автобусе возросли на 23,9%, средняя стоимость проезда составила в конце года 4 руб. 24 коп. Величина тарифов колеблется от 2 до 7 рублей в различных городах и регионах России.

Несмотря на усилия органов местного самоуправления и транспортных предприятий, в работе городского пассажирского автотранспорта общего пользования продолжают сказываться следующие негативные тенденции:

- **снижение качества транспортного обслуживания населения на фоне роста его подвижности;**
- **сокращение провозных возможностей, не всегда компенсируемое ростом коммерческих перевозок и растущей автомобилизацией населения;**
- **прогрессирующее старение парка транспортных средств, которое приводит к увеличению текущих затрат на их эксплуатацию и снижению уровня безопасности перевозок;**
- **необоснованный рост транспортных расходов населения по отношению к себестоимости перевозок;**
- **широкое использование населением различных способов уклонения от оплаты проезда;**

**Доля различных видов транспорта
в структуре городских перевозок пассажиров в России в 2002 г.**



Число городов и поселков городского типа,
имеющих внутригородское пассажирское сообщение

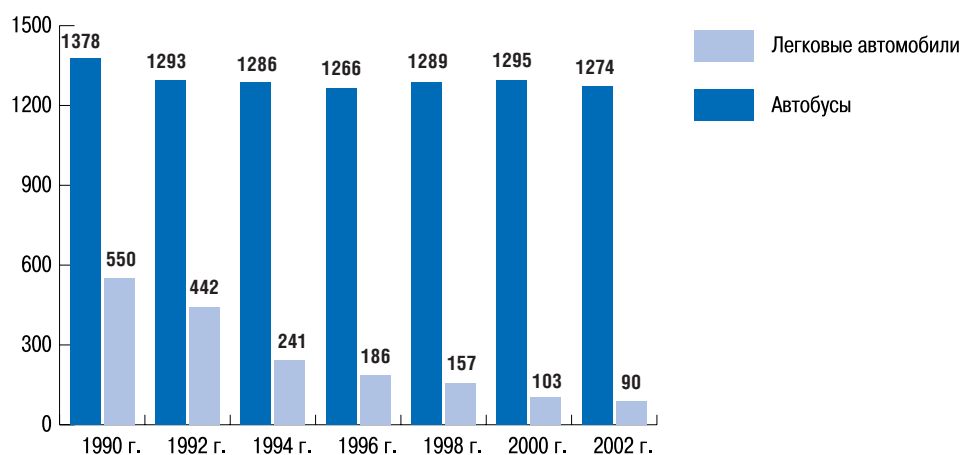


Таблица 2.1

Объемы перевозок пассажиров в России и пассажирооборот

Годы	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002
Объем перевозок пассажиров (млн. человек)							
Автобусы	22,9	19,8	19,1	18,9	19,1	18,3	19,6
Легковые автомобили такси	0,5	0,3	0,09	0,04	0,02	0,016	12,0
Пассажирооборот (млрд. пассажиро-километров)							
Автобусы	133,2	114,2	110,8	105,4	102,8	94,2	149,9
Легковые автомобили такси	8,9	3,8	1,4	0,6	0,3	0,2	0,2

- рост бюджетных расходов всех уровней на обеспечение работы городского пассажирского транспорта при неполной компенсации расходов автотранспортных предприятий за перевозку пассажиров, имеющих законодательно установленные льготы по оплате проезда;

- отсутствие единой нормативно-правовой базы допуска и организации деятельности предприятий разных организационно-правовых форм и индивидуальных предпринимателей на рынке транспортного обслуживания населения;

- наличие незаконных форм предпринимательства в сфере пассажирских перевозок;

- необоснованные различия систем транспортного обслуживания населения в различных городах и регионах;

- недостаточная пропускная способность основной улично-дорожной сети в крупных и средних городах.

Все вышеперечисленное усугубило ситуацию в сфере пассажирских перевозок. Из-за нехватки автобусов увеличилось число населенных пунктов, куда теперь добраться большая проблема. Время ожидания пассажирами автобусов в час пик в 3-4 раза превысило ранее действовавшие нормы. При этом степень наполнения салонов увеличилась в среднем на 20-25%.

Около 70% эксплуатируемых в настоящее время маршрутных автобусов полностью выработали свой ресурс. Более 50% из них подлежат безотлагательному списанию по критериям обеспечения безопасности дорожного движения. Такое положение дел сложилось потому, что произошло сокращение и

старение парка транспортных средств, а также резко снизились темпы его обновления.

Ежегодная минимальная потребность в обновлении автобусного парка предприятий автотранспорта общего пользования составляет 15 тыс. единиц. Между тем, уровень пополнения парка новыми автобусами в последние годы не обеспечивает даже простого воспроизводства эксплуатируемых автобусов. Убыточная работа пассажирских предприятий и нехватка амортизационных отчислений не позволяют аккумулировать финансовые ресурсы в объемах, достаточных даже для покрытия списываемого парка.

Нормативное обновление парка автобусов общего пользования исключительно за счет региональных (местных) бюджетов в настоящее время нереально. Дело в том, что регионов с бюджетным профицитом мало.

Средний возраст подвижного состава во многих автобусных парках составляет 14 лет.

Причем сегодня в России нормативный срок допустимой эксплуатации вообще не установлен. Это сказалось на показателях аварийности. Так, в прошлом году на общественном транспорте она выросла на 10%. Только на автобусных маршрутах в 2002 году погибли 648 человек и еще более 6 тыс. получили ранения. Основные показатели, характеризующие автобусный парк России, представлены в таблицах 2.2 и 2.3.

Самое тревожное положение сложилось в сегменте автобусов большого и особо большого класса. Степень износа машин данного типа достигла 80%. Эксплуатация такой техники небезопасна как для пассажиров, так и для пешеходов. Она представляет угрозу для других транспортных средств.

Реализация различных инвестиционных проектов в городах России не может даже частично решить проблему обновления парка таксомоторов и его модернизации в масштабах страны. В целом по стране за последние годы он сократился более чем на 80%, а по сравнению с уровнем 1990 года уменьшился более чем в 7 раз. Ранее существовавшая система госзаказа была полностью упразднена. И как результат, прекратилось прежде гарантированное обеспечение предприятий таксомоторного транспорта подвижным составом.

Между тем, по утверждению экспертов, в свя-

зи с интенсивностью работы (общего пробега) и надежности эксплуатации автомобилей-такси, каждое предприятие таксомоторного транспорта должно ежегодно обновлять свой парк примерно на 20%. Большинство же из них не в состоянии приобрести новые автомобили-такси, потому что не хватает собственных источников финансирования. Тем временем активно нарастает процесс списания изношенных таксомоторов.

Таким образом, сократилось число населенных пунктов, где они еще работают. В некоторых краях и областях было полностью упразднено таксомоторное обслуживание. Причем на фоне общего снижения количества автомобилей-такси за прошедшее десятилетие самое резкое сокращение таксомоторов произошло в Центральном федеральном округе Российской Федерации – более чем в 25 раз, а в Москве – в 90 раз.

В структуре использования автобусов постоянно происходит существенный рост доли коммерческих перевозчиков, особенно на городских маршрутах. В среднем по стране они теперь перевозят около 20% всех пассажиров.

Доля коммерческих перевозок маршрутными такси фактически составляет 100%.

В 70% городов, имеющих таксомоторное обслуживание, потребность в таксомоторных перевозках удовлетворяется АТС общего пользования на 5–10%. Остальная часть перевозок приходится на коммерческих и нелегальных перевозчиков.

В настоящее время на всей территории России нет подлинного государственного контроля за автомобильными перевозками. Города наводнены так называемыми «частными извозчиками», которые работают без лицензии. К ним в принципе нельзя применить никаких положений законодательства. Не может совладать с нелегальным извозом и Российская транспортная инспекция. Сегодня одна из приоритетных задач – поддержка и защита добросовестного предпринимателя, работающего на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров.

Проблема интенсивного старения транспортных средств усугубляется и значительным – свыше 50% – износом основных производственных фондов. В первую очередь это относится к ремонтной базе предприятий.

Состояние российского автобусного парка в 1999 – 2002 гг.

Класс	Годы				Степень износа (в %)
	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	
Малые	194072	196933	199887	202885	45-50
Средние	53756	47075	41238	36124	65-70
Большие, и особо большие	109576	115224	121216	127519	80
Итого:	633211	640138	647180	654298	

Таблица 2.3

Парк транспортных средств, обслуживающий регулярные маршруты
в городском и пригородном сообщении

Автобусы	Количество (тыс. шт.)
Всего	123,1
В т.ч. принадлежащие	
– крупным и средним автопредприятиям	82,3
– физическим лицам	35,6
– малым автопредприятиям	3,7
– предприятиям др. отраслей экономики	1,5

Во многих городах России до 80% пассажиров автобусов в силу тех или иных причин не оплачивают свой проезд. В значительной степени это происходит и потому, что в стране **на сегодняшний момент насчитывается 64 категории различных льготников**. В итоге пассажирские автохозяйства недосчитываются значительных средств, необходимых для обновления автобусных парков, содержания ремонтной базы, выплаты достойного денежного довольствия водителям, ремонтникам, обслуживающему персоналу.

К сожалению, государство не полностью компенсирует финансовые потери перевозчикам. Они финансируются не из единого консолидированного бюджета, а из других источников. Этих средств совершенно не достаточно для покрытия убытков, которые несут автотранспортные предприятия. Выручка перевозчиков в социальном секторе составила 12 млрд. руб., в коммерческом секторе – 2 млрд. руб. **По данным Министерства транспорта России недополучено 6–8 млрд. руб. прибыли.**

Если данная ситуация в течение ближайших 3–5 лет будет сохраняться, то станут реальностью следующие угрозы:

- **экономический рост в стране будет сдерживаться из-за отсталости существующей системы пассажирского транспорта, которая должна обеспечивать необходимую подвижность населения, мобильность, то есть фактора, способствующего развитию производства;**
- **государство будет вынуждено осуществить значительные единовременные инвестиции для вывода городского транспорта из кризиса, при этом затраты увеличатся многократно;**
- **общество столкнется с потерей устойчивости пассажирских перевозок и резким снижением безопасности дорожного движения;**
- **в крупных и средних городах на смену общественному транспорту, не справившемуся со своими функциями, придут личные автомобили. Неизбежно обострятся экологические проблемы, возрастут потери от до-**

рожно-транспортных происшествий. Улично-дорожная сеть не справится с быстро увеличивающимся потоком автомашин. Процесс интенсивной автомобилизации выйдет из-под контроля.

Реформирование городского транспорта в России должно быть основано на понимании и принятии следующих простых принципов:

- **всякая предоставленная транспортная услуга оплачивается оператору сполна, таким образом, накапливаются средства для воспроизводства парка и инфраструктуры. При этом платить может как сам потребитель услуг, так и органы местного самоуправления, государство, специальные фонды и др. субъекты;**

- **транспортная услуга предоставляется на конкурентном рынке, регулируемом государством и местными властями в пределах компетенции, установленной законом. Транспортная система, с одной стороны, гарантирует малообеспеченным слоям населения доступ к транспортным услугам, с другой – обеспечивает свободу транспортного поведения для тех, кто имеет средства для оплаты услуг повышенного качества;**

- **государство и местные власти стимулируют приток частных инвестиций в сферу городского транспорта, создавая стабильные условия для работы на этом рынке;**

- **государство обеспечивает поддержку социально значимых перевозок без различий по форме собственности операторов, которые их выполняют на конкурсной основе.**

Общественный транспорт нуждается в глубоком реформировании. Необходимо сократить долю бюджетных субсидий, перейти к системе самофинансирования и самоокупаемости, сформировать конкурентную среду и создать условия для привлечения крупных частных инвестиций. В связи с этим могут применяться следующие модели развития пассажирских перевозок: административное управление, регулируемый рынок, свободный рынок.

Одним из основополагающих документов в этой сфере является федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)». В ней есть специаль-

ная подпрограмма «Реформирование пассажирского транспорта общего пользования». Одним из ее государственных заказчиков стал Минтранс России, а одним из основных исполнителей – Федеральное Государственное унитарное предприятие «Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ).

Основная цель подпрограммы – создание условий для улучшения транспортного обслуживания населения за счет повышения эффективности функционирования пассажирского транспорта общего пользования.

Для достижения этой цели предусмотрено решение следующих задач:

- **реформирование пассажирского транспорта общего пользования на основе создания современной законодательно-правовой и нормативной базы, организационных, финансово-экономических и управленческих механизмов;**

- **создание системы правовых и нормативных актов, определяющих требования к производителям транспортных средств (автобусы, троллейбусы, трамваи, вагоны метро);**

- **повышение качества транспортного обслуживания за счет совершенствования его технического и технологического обеспечения, снижение издержек и сдерживание темпов роста тарифов на пассажирские перевозки;**

- **оптимизация структуры парков транспортных средств и ускоренное обновление их состава за счет приобретения более эффективных транспортных средств;**

- **организация современного рынка транспортных услуг, совершенствование государственного регулирования предпринимательской деятельности в данном секторе транспорта;**

- **повышение уровня транспортной доступности территорий и услуг для населения;**

- **формирование информационного банка данных об обеспеченности транспортной техникой.**

Данная подпрограмма также позволит решить, при условии ее выполнения, и ряд задач по повышению безопасности транспортной дея-

тельности и экологии. Она рассчитана на 2002–2010 гг. и осуществляется в 2 этапа.

На первом этапе (2002–2005 гг.) основное внимание уделяется созданию законодательного, нормативно-технического и научно-методического обеспечения транспортной деятельности, соответствующего сложившимся в стране экономическим условиям, а также процессу реформированию организационно-управленческого и финансового механизмов и систем отрасли. И в данном случае не обойтись без пилотных проектов, обеспечивающих осуществление программных мероприятий.

На этом же этапе необходимо приступить к осуществлению инвестиционных мероприятий, направленных на модернизацию структуры и обновление состава парка транспортных средств, в том числе и по пилотным проектам. Эта работа должна быть продолжена вплоть до 2010 года, с постепенно нарастающим темпом по мере роста заинтересованности различных инвесторов и улучшения финансовых возможностей предприятий и бюджетов всех уровней.

В связи с этим программные мероприятия и проекты сведены в три следующих блока:

I. Блок инвестиционных мероприятий, состоящий из проектов по модернизации и оптимизации структуры парка транспортных средств, созданию спутниковой радионавигационной системы, улучшению условий строительства и реконструкции сервисных объектов и совершенствованию производственно-технической базы.

II. Блок организационно-хозяйственных и управленческих мероприятий, не требующий больших бюджетных средств или значительного финансирования из других источников. В него вошли мероприятия по организации работ, связанных с формированием пакета нормативной документации, осуществлением пилотных проектов по реорганизации общественного транспорта, проведением открытого конкурса на лучшее реформирование пассажирского транспорта, созданием единых систем предъявления требований к транспортным средствам и контроля их качества, а также систем сертификации работ и услуг, мониторинга. К этому же блоку отнесено реформирование механизмов, упорядочивающих допуск исполнителей

на рынок транспортных услуг, а также ряд других мероприятий.

III. Блок (раздел) мероприятий, осуществление направленный на научное обеспечение подпрограммы (блок НИОКР).

Следует акцентировать внимание на том, что важнейшие целевые показатели при полном финансировании подпрограммы и государственной поддержке задач обновления парка пассажирских транспортных средств таковы:

- **улучшение качества услуг, в т.ч. в первые годы – стабилизация, а затем и поэтапное снижение в ближайшей перспективе наполняемости салонов в часы «пик» с 8 чел./м² до 5–6 чел./м² свободной площади салона;**
- **снижение средней себестоимости перевозок пассажиров в городском и пригородном сообщении на 13–15% (с 0,20–0,21 руб./пасс.км до 0,17–0,18 руб./пасс.км);**
- **деятельность автомобильной отрасли в условиях реформированных систем и механизмов и современной нормативно-законодательной базы.**
- **насыщение предприятий отрасли новыми типами транспортных средств для социально значимых и приоритетных видов перевозок, которые отвечают основным требованиям международных стандартов и правил. Это приведет к увеличению ресурса транспортных средств в 1,5–2 раза и снижению эксплуатационных затрат на 25–30%;**
- **замена в данной связи до 2010 г. устаревшего парка городских и пригородных автобусов, троллейбусов и трамваев (58,4 тыс), вагонов для метропоездов (2,5 тыс).**

В целом по подпрограмме планируется:

1. Повышение (на 10–20%) эффективности работы пассажирского транспорта на основе реформирования нормативно-правовой базы, организационно-финансовых и управленческих механизмов, а также модернизации технической базы и технологии транспортных процессов.

2. Развитие рынка транспортных услуг, повышение их качества и расширение номенклатуры, улучшение условий и практики доступа предпринимателей к данному сектору рынка.

3. Снижение (на 12-15%) себестоимости перевозок и сдерживание темпов роста тарифов.

4. Повышение безопасности транспортной деятельности и перевозок пассажиров.

В 2002 г. в рамках подпрограммы начата работа по формированию федеральной правовой базы по работе городского транспорта. В результате в тех городах, где внедряются современные процедуры конкурсного допуска операторов на рынок перевозок и предпринимаются попытки упорядочить обслуживание льготников, транспортники постоянно предъявляют претензии к работникам контролирующих органов. Минтранс России, осознавая остроту правовых проблем, старается в пределах своей компетенции способствовать их решению.

В связи с этим структурам российской власти нужно решить следующие задачи:

- **Федеральному собранию и Правитель-**

ству РФ разработать и внедрить порядок компенсации автотранспортным предприятиям расходов на перевозки пассажиров, которым законодательно установлены льготы по оплате проезда;

- **администрациям регионов и муниципальных образований усилить контроль за состоянием подвижного состава (автобусов, маршрутных и легковых автомоторов), чтобы не допустить эксплуатации выработавших установленный ресурс транспортных средств. Для ускорения процесса обновления подвижного состава предусмотреть налоговые и иные льготы;**

- **администрациям регионов и муниципальных образований постоянно контролировать правомерность и обоснованность тарифов на пассажирские перевозки, устанавливаемых коммерческими перевозчиками.**

Все машины одним взглядом



Спутниковая система связи и контроля за движением автомашин "EUTELTRACS" это эффективность использования вашего транспорта.

Передовые технологии спутниковой связи позволят вам отслеживать на экране компьютера местонахождение ваших автомобилей в любой точке Западной и Восточной Европы, Средиземноморского региона и Ближнего Востока.

Система обеспечивает быстрый двусторонний обмен сообщениями между вами и вашими водителями в любое время суток.

На каждое сообщение поступают подтверждения о его получении и прочтении, сопровождаемые информацией о местонахождении автомобиля.

Система "EUTELTRACS" обеспечивает автоматическое ежечасное определение местонахождения всех машин с точностью около 100 метров.

В чрезвычайных обстоятельствах водитель имеет возможность послать сигнал тревоги, вместе с которым передается точная позиция машины.

"EUTELTRACS" легко интегрируется в существующую систему управления парком автомашин, может взаимодействовать с бортовым компьютером автомашины, обеспечивает возможность телеметрического контроля за состоянием груза и автомобиля.

Практика ведущих автотранспортных предприятий России и мира показывает, что применение системы "EUTELTRACS" повышает эффективность использования подвижного состава на 20%.

Сегодня в мире свыше 350 тысяч автомашин оснащены этим оборудованием.

Если вашей задачей является уменьшение затрат и улучшение сервиса клиентов, обращайтесь в ОАО "КОМБЕЛЛА". Наши специалисты будут рады вам помочь.



COMBELLGA

Контактные телефоны:
(095) 775-2423, 931-9950
Факс: (095) 937-3636

Лидер Европейского рынка в области подвижной спутниковой связи для международного транспорта

3.1 Безопасность движения

За два прошедших года, к большому сожалению, не стало безопасней на автомобильных дорогах и улицах городов Российской Федерации. Несмотря на то, что ГИБДД, Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения, Правительство России, Государственная Дума, исполнительные и законодательные органы субъектов РФ, муниципальные образования приняли ряд мер, направленных на улучшение ситуации на автодорогах и улицах городов страны, задача обеспечения надлежащей безопасности дорожного движения так и не решена. Больше того, в ряде случаев ситуация стала еще тревожней. Во многом это произошло потому, что **не было консолидации усилий государства и общества в деле реализации государственных программ и проектов по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте**. К этому не были привлечены широкие слои населения.

За последние 10 лет резко возросло количество ДТП. И как итог, число погибших за этот период на дорогах и улицах страны составило более 300 тысяч человек. По сути дела, в стране стало меньше на один средний по численности город. **Следует обратить особое внимание на тот факт, что в связи с нарастанием отрицательных тенденций в демографии проблема дорожно-транспортного травматизма в России представляет прямую угрозу жизнедеятельности и безопасности государства.**

Состояние и динамика аварийности на автотранспорте

Исходя из анализа многолетних данных и динамики основных показателей аварийности, можно сделать вывод, что уровень дорожно-транспортного травматизма в стране остается крайне высоким и год от года возрастает. Так, прирост количества ДТП, числа погибших и раненых в 2003 году превысил аналогичные показатели 2000 г. почти в 1,5 раза. При этом за последние четыре года абсолютные значения ко-

личества происшествий и числа раненых в них людей имеют максимальные значения (см. табл. 3.1).

Как видим, ситуация на дорогах лишь ухудшилась, что подтверждается относительными показателями аварийности. Третий год подряд наблюдается рост количества ДТП в расчете на 10 тыс. единиц транспортных средств. Максимальное значение данного показателя, согласно статистическим выкладкам, отмечалось в 1993 г. – 66, минимальное в 2000 г. – 50. Между тем в минувшем году этот показатель значительно возрос. За последние годы отмечается также рост числа пострадавших в расчете на 100 тыс. жителей.

Аварийность на автотранспорте имеет далеко идущие последствия для общества. В результате ДТП постоянно растет число инвалидов, уходит из жизни наиболее трудоспособная (25–40 лет) и перспективная часть российского населения (дети).

Следует подчеркнуть, что по сравнению с другими государствами, в том числе когда-то входившими в состав стран социалистического содружества, с обеспечением безопасности дорожного движения в Российской Федерации ситуация крайне неблагоприятная.

В последние годы во многих европейских странах отмечено существенное улучшение положения дел в этой сфере. Так, на протяжении длительного периода времени (3–5 лет) наблюдается неуклонное сокращение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях, а само количество погибших во много раз ниже аналогичных показателей Российской Федерации (см. табл. 3.2).

Состояние аварийности, как в России, так и за рубежом, во многом определяется уровнем автомобилизации. В экономически развитых странах количество транспортных средств в расчете на одну тысячу жителей уже к концу прошлого века превышало 400 единиц. По данным Европейской конференции министров транспорта, свыше 500 единиц транспортных средств приходилось на каждую тысячу

Основные показатели аварийности (2000–2003 гг.)

Годы	ДТП	% к АППГ*	Погибло	% к АППГ	Ранено	% к АППГ
2000	157596	- 1,4	29594	- 0,4	170401	- 1,5
2001	164403	+ 4,3	30916	+ 4,5	187790	+ 4,7
2002	184365	+ 12,1	33243	+ 7,5	215678	+ 14,9
2003	204262	+ 10,8	35602	+ 7,1	243919	+ 13,1

* Аналогичные показатели прошлого года

Таблица 3.2

**Ситуация с обеспечением безопасности дорожного движения
в некоторых зарубежных странах (1999 г.)**

Страна	Население тыс. чел.	Автопарк тыс. ед.	Кол-во погибших в ДТП людей
Австрия	8082	4953	1079
Великобритания	59500	28140	3564
Венгрия	10092	2671	1306
Польша	38653	13169	6730
Франция	58967	33416	8487
США	272691	212685	41611

Таблица 3.3

**Относительные показатели аварийности
в отдельных экономически развитых странах**

Страна	Число погибших людей	
	На 100 тыс. жителей	На 10 тыс. ед. транспортных средств
Россия	20,3	9,4
Австрия	13,4	2,2
Великобритания	6,0	1,3
Венгрия	12,9	4,9
Германия	9,5	1,6
Польша	17,4	5,4
Франция	14,4	2,3

жителей в США, Португалии, Италии, Франции, Японии, Германии.

В Российской Федерации в прошлом году насчитывалось 223 транспортных средства на одну тысячу жителей (из них легковых автомобилей – 148). Это в 2-3 раза меньше, чем в экономически развитых странах Европы и Америки и в 1,2-1,5 раза – чем в Болгарии, Венгрии и Польше.

В России уровень риска гибели в ДТП в 2 – 3 раза превышает аналогичный показатель

для экономически развитых стран как с высоким, так и со средним уровнем автомобилизации (см. табл. 3.3).

И речь в данном случае не идет о каком-то европейском «чуде». Это итог многолетних целенаправленных усилий по совершенствованию системы обеспечения безопасности дорожного движения. Особое внимание в этих странах было уделено созданию государственно-общественных органов управления во главе с высшими руководителями страны, принятию специально-

го законодательства и проведению профилактических мероприятий с широким участием страхового сообщества. Путем внедрения новейших технологий в управлении транспортными и пешеходными потоками были обеспечены максимально удобные условия для дорожного движения. Кроме того, удалось решить проблему оказания оперативной и вместе с тем эффективной помощи участникам дорожного движения посредством улучшения деятельности полиции и медицинских учреждений.

Многое изменилось и в практике выделения бюджетных средств (на всех уровнях) государственным учреждениям, обеспечивающим безопасность дорожного движения. Главный критерий оценки их качества работы был таков: насколько в результате проводимых профилактических, надзорных и контрольных мероприятий налогоплательщик чувствует себя защищенным сложившейся системой государственного управления. Причем количество негативных оценок прямо влияло на выделение денежных средств. Это побуждало серьезно заботиться об имидже вверенных им учреждений и ведомств, добиваясь положительных результатов в работе.

Нельзя не сказать и том, что во всех странах Европы, США и Японии к решению проблемы обеспечения безопасности на автодорогах привлекаются научные коллективы, работающие в оборонных и других высокотехнологичных отраслях. А в специальной печати и ряде средств массовой информации активно ведется компания по разъяснению населению, что от каждого гражданина зависит, насколько будут безопасными дороги и улицы городов.

В этих странах налогоплательщики прекрасно осведомлены, на что истрачены налоговые поступления, способны или неспособны государственные институты предпринимать эффективные действия по снижению уровня аварийности на автодорогах.

В многолетней деятельности западных стран по обеспечению безопасности дорожного движения можно выделить, несколько условно, три основных этапа:

- 30–50-е годы – повышение требований к конструкции транспортных средств, с точки зрения их активной и пассивной безопасности;

- 50 – 60-е годы – совершенствование условий дорожного движения за счет строительства магистральной сети дорог, проведения большого объема ремонтно-реконструкционных мероприятий;

- 60 – 80-е годы и далее – активный переход к целевым программам по обеспечению безопасности дорожного движения с использованием современных методов прогнозирования, оценки складывающейся ситуации исходя из многофакторности причинно-следственных связей возникновения ДТП.

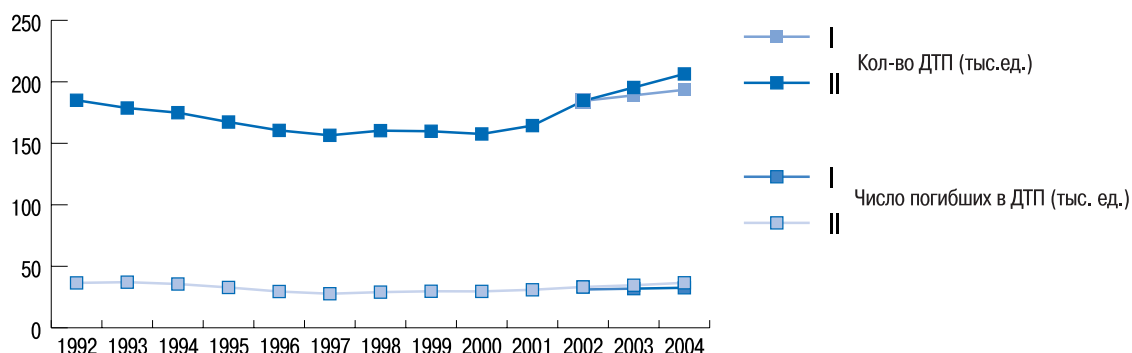
Конечно же, на всех этих этапах велась активная работа по совершенствованию законодательства, правил дорожного движения, доводились до ума нормативные документы, регулирующие все аспекты деятельности по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий. И что немаловажно, окончание каждого этапа сопровождалось как бы полной ревизией принятых мер с широким обсуждением достигнутых результатов на государственном уровне и среди общественности. В ходе дискуссии менялись концептуальные положения, выявлялись иные пути решения назревших проблем.

Само собой разумеется, что все процессы оценки сложившегося положения и выработки наиболее эффективных подходов по предупреждению аварийности и снижению тяжести последствий ДТП подкреплялись решениями, в которых конкретизировалась ответственность государственных институтов за состояние аварийности. Наряду с этим, проводилась большая работа по кодификации и унификации нормативных требований.

Прогноз изменения аварийности в России (2003–2004 гг.)

По оценкам специалистов, рост автомобилизации в России будет продолжаться, и к 2010 году на 1000 жителей будет приходиться 260–300 автомобилотранспортных средств. Однако количественный рост парка автотранспортных средств в Российской Федерации не будет сопровождается существенными качественными изменениями. Высокий износ автомобилей станет одной из основных причин повышенного загрязнения окружающей среды, аварийности и огромных транспортных издержек. Наряду со «старею-

Прогноз аварийности на 2004 год



щим» подвижным составом в дорожном движении появятся новые автомобили российского и иностранного производства с высокими динамическими и тормозными характеристиками. В транспортном потоке будет увеличиваться неравномерность скоростей движения. И как результат, увеличится количество ДТП, связанных с обгоном, маневрированием, резким торможением, выездом на полосу встречного движения, наездами на пешеходов и различные опасные препятствия.

Возрастает в 1,5 – 2,0 раза диспропорция между темпами развития улично-дорожной сети, внедрения технических средств организации дорожного движения и темпами роста интенсивности и плотности движения. При этом потребность в светофорном регулировании не будет удовлетворена на 30-40%, дорожных знаках – на 40-50%, дорожной разметке – на 70-80%.

Рост автомобилизации будет способствовать тому, что существенно увеличится доля водителей транспортных средств с малым стажем управления автомобилем и недостаточным опытом езды в сложных условиях дорожного движения. Все сильнее будут сказываться недостатки в системе подготовки водителей, повышении их профессионального мастерства.

Большая часть транспортных средств на данном этапе автомобилизации будет концентрироваться в городах. А стало быть, возрастет число наездов на пешеходов всех возрастов из-за не-

приспособленности улично-дорожной сети, а также – несоблюдения населением требований безопасного поведения в условиях резко усложнившихся транспортных и пешеходных потоков. При условии сохранения нынешних все возрастающих темпах автомобилизации городских территорий, численность пострадавших пешеходов может составить в 2004 году более 100 тыс. человек. По все вероятности, низкая готовность участников дорожного движения к усложняющимся условиям дорожного движения на городских территориях приведет к тому, что число пострадавших в ДТП водителей и пассажиров легковых автомобилей и автобусов увеличится на 30 – 40 %.

По-прежнему будет сохраняться тенденция роста пострадавших и тяжести их последствий на загородной сети дорог, поскольку в течение одного календарного года сравнительно немного делается для обустройства опасных участков дорог и ликвидации опасных аварийных мест с помощью средств обеспечения безопасности дорожного движения.

В условиях нынешних рыночных отношений экономическое соотношение «прибыль – безопасность» пока никак не регулируется. Поэтому погоня за получением максимальной выгоды от автоперевозок, несомненно, приведет к росту числа происшествий с возможной массовой гибелью людей.

По результатам прогноза, основанного на анализе изменения показателей аварийности и чис-

ленности и структуры автомобильного парка за последние 10 лет, в России и регионах, рост аварийности в 2004 г. по отношению к 2002 г. может составить:

- по числу погибших – до 10%;
- по числу раненых – до 15%;
- по количеству ДТП – до 12%

Итак, налицо тревожные тенденции. А дело все в том, что в течение прошлого года так и не произошло глубокой организационно-структурной перестройки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Кстати, в связи с принятием федерального закона об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств придется провести регистрацию практически всех ДТП на дорогах, а значит в 2004 году возрастут основные показатели аварийности.

Главные факторы, определяющие высокий уровень ДТП в России таковы: невысокая эффективность механизмов реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, нехватка финансовых ресурсов, средств регулирования и контроля деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

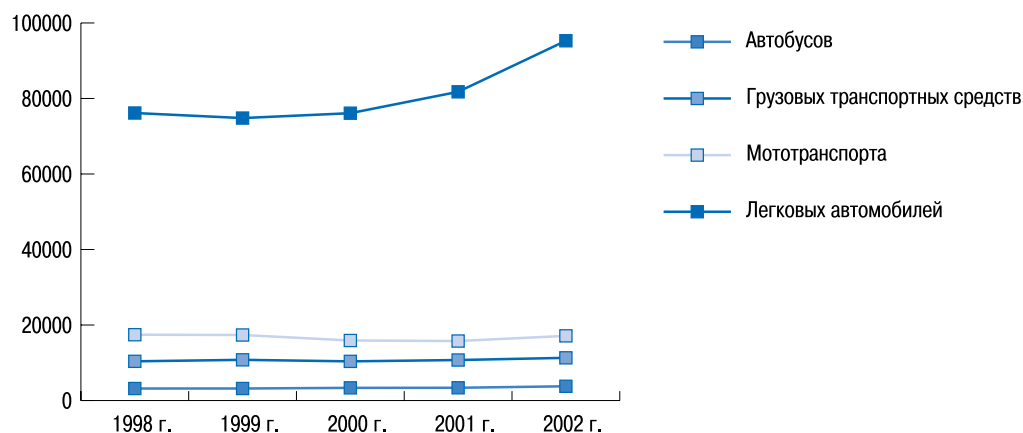
В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» прописаны принципы обеспечения безопасности дорожного движения, а именно: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение порядка на автодорогах и улицах городов над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения; программно-целевой подход к деятельности по предотвращению дорожно-транспортных происшествий. Скажем прямо, этот закон знаменовал собой принципиально новый подход в законодательном обеспечении деятельности по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте. **Однако не все положения данного нормативного акта достаточно четко про-**

писаны. В нем наблюдается некоторая размытость и неконкретность законодательных требований прежде всего в том, что касается прямой ответственности за положение дел в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Если проанализировать практику привлечения к ответственности лиц, виновных прямо или косвенно в совершении ДТП, то можно выявить следующую закономерность – в 75-80% случаев виновным в совершении происшествия признается водитель транспортного средства. Но в нынешних условиях хозяйствования, перенос виновности или части виновности на органы управления, хозяйствующий субъект становится достаточно проблематичным делом, что на практике и не позволяет реализовывать заложенные в законодательстве принципы.

По нашему мнению, такое положение дел попросту нетерпимо. Исходя из провозглашенного приоритета ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, нужно сделать следующее: ввести в повседневную практику органов государственного управления всех уровней объективные критерии оценки проблемы безопасности дорожного движения; четко определить полномочия и ответственность всех субъектов управления в этой области; сформировать механизмы их взаимодействия; определить количественные и качественные показатели изменения состояния аварийности на федеральном и региональном уровнях; утвердить приоритетные направления деятельности, а также стратегию достижения поставленных целей; организовать систему постоянного мониторинга состояния аварийности с постоянным измерением показателей эффективности принимаемых мер.

Обратим внимание на тот факт, что нормативная база требований, определяющих на государственном уровне ответственность каждого элемента системы управления и хозяйствования, так и не сформирована. По всей вероятности, сам Закон «О безопасности дорожного движения» должен быть трансформирован в своеобразный Кодекс о дорожном движении, в котором, по возможности, синхронно и системно будут взаимоувязаны звенья государственной и иной деятельности, имею-

**Динамика аварийности
по вине водителей различных типов транспортных средств (1998–2002 гг.)**



щие отношение к дорожному движению, а также прописаны конкретные требования к ним.

Повышение безопасности движения способствует сохранению и воспроизводству людских и материальных ресурсов. В связи с этим предъявляются особые требования к политике государства в этой сфере. Эта политика должна быть чрезвычайно жесткой, требовательной и бескомпромиссной. Она должна быть доходчива, абсолютно конкретна и понятна каждому. И что немаловажно – обеспечивать тем самым эффективность системы принуждения, особенно в отношении применения непопулярных мер воздействия.

Сегодня количество федеральных звеньев исполнительной власти, причастных к системе управления безопасностью дорожного движения, чрезвычайно велико (Минтранс России, МВД России, Минздрав России, Минобрнауки России, МЧС России, МПС России и др.), но на практике это для них всего лишь третьестепенная задача.

Причем до сих пор не удалось преодолеть ведомственную разобщенность, выработать общую стратегию планирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Аналогичная ситуация сложилась на региональном и муниципальном уровнях.

Основные причины и условия возникновения ДТП

Ежегодное распределение количества ДТП и

числа пострадавших в них людей во взаимосвязи с причинами их возникновения практически остается неизменным. В 2003 г. свыше трех четвертей всех аварий связано с нарушениями правил дорожного движения водителями транспортных средств. Практически каждое шестое происшествие произошло потому, что водитель находился в состоянии алкогольного опьянения.

Около трети всех ДТП произошло из-за неправильно выбранной водителем скорости движения в конкретных дорожных условиях. Каждый шестой водитель, совершивший ДТП, находился за рулем транспортного средства, не имея права на управление. При выезде на полосу встречного движения произошло более 15,0% ДТП.

Заметное влияние на рост аварийности оказывают водители личного автотранспорта. Из-за нарушений ими правил дорожного движения зарегистрировано 80,0% ДТП. Практически каждое десятое ДТП приходится на долю водителей транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, и число их постоянно растет. Две трети всех аварий совершено по вине водителей легковых автомобилей.

Снижается безопасность пассажирских перевозок. В среднем на каждые 10 тыс. автобусов ежегодно приходится более 50 ДТП из-за нарушений ПДД их водителями.

Из-за пренебрежения пешеходами правилами безопасного поведения на дорогах произошла четвертая часть всех ДТП. Каждый пятый пешеход – нарушитель находился в состоянии алкогольного опьянения.

И это вполне закономерно, поскольку участники дорожного движения, водители и пешеходы, не отличаются большой законопослушностью и нередко демонстрируют преступно-пренебрежительное отношение к требованиям Правил дорожного движения.

В 2003 году сотрудниками Госавтоинспекции было зафиксировано более 40,0 млн. административных правонарушений в области дорожного движения. 36,0 млн. из них совершено водителями транспортных средств. Основные причины привлечения к административной ответственности таковы: управление транспортом без водительского удостоверения, а также в состоянии алкогольного или иного опьянения, превышение установленной скорости движения, проезд на запрещающий сигнал светофора, несоблюдение требований дорожных знаков или дорожной разметки, нарушение правил перевозки опасных, крупногабаритных или тяжеловесных грузов.

Исходя из вышеизложенного, **можно утверждать, что действующие в Российской Федерации нормы и правила, регулирующие общественные отношения в сфере дорожного движения, воспринимаются населением достаточно отвлеченно.** Громадная масса россиян (практически каждый второй

взрослый человек) практически не осознают того, что нарушения ПДД приводят к тяжелейшим последствиям и невозполнимым утратам. Массовое игнорирование требований Правил дорожного движения, действующего законодательства вызывает глубокую озабоченность и тревогу. По всей видимости, необходимо принять чрезвычайные меры для наведения порядка в этой сфере общественных отношений.

В 2003 г. общее число пострадавших в ДТП составило почти 250 тыс. человек. Более трети пострадавших – пешеходы. Травмы, полученные ими в ДТП, как правило, приводили к достаточно тяжкими последствиями (15 погибших из 100 пострадавших).

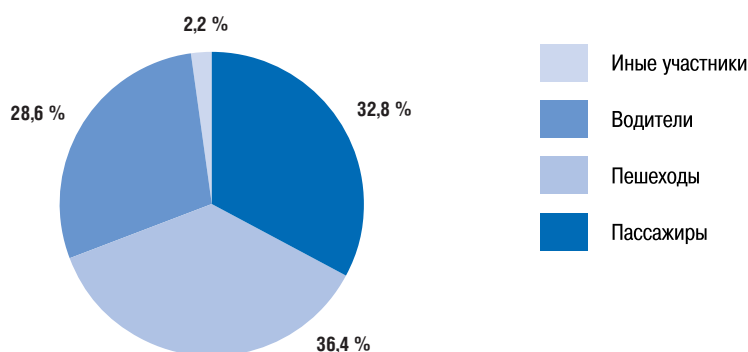
Около четверти пострадавших участников дорожного движения – водители транспортных средств. Травмы, полученные ими, имели менее тяжкие последствия.

Наибольшее число погибших в ДТП составили люди в возрасте от 40 до 60 лет, а среди раненых – от 16 до 26 лет. Самое высокое число смертельных травм в расчете на 100 пострадавших было у людей 60 лет и старше (18 погибших на 100 пострадавших), а самое низкое – у детей в возрасте от 7 до 14 лет.

Состояние с детским дорожно-транспортным травматизмом

В 2003 г. на улицах и дорогах страны погибли или получили ранения более 24 тыс. несовершеннолетних участников дорожного движения. Рост числа пострадавших детей и

Распределение числа пострадавших в ДТП участников дорожного движения по основным категориям (2002 г.)



подростков в возрасте до 16 лет регистрируется третий год подряд. Свыше половины из числа пострадавших в ДТП детей – это пешеходы, треть – пассажиры транспортных средств.

Около четверти всех пострадавших в дорожных авариях детей – это подростки в возрасте от 14 до 16 лет. Практически каждый пятый из них – ребенок, не достигший 8 – летнего возраста.

Более половины пострадавших детей составили школьники в возрасте от 7 до 14 лет.

Исходя из опыта работы многих европейских стран в сфере дорожного движения, а также приведенных выше данных, особую заботу должно и нужно проявлять о пожилых участниках дорожного движения и детях. В данном случае при проведении защитных мероприятий необходимо учитывать их психологию и возрастные особенности поведения на дорогах. Причем первостепенное внимание должно быть уделено детям, как наиболее уязвимой и наименее подготовленной категории участников дорожного движения.

В связи со сложившейся ныне в стране социально-экономической ситуацией, назрела необходимость принятия специальной программы, в которой, на основе целевого подхода «Получение детьми дополнительного образования», будут решены вопросы занятости детей и подростков в свободное время, а также детской безнадзорности.

По мнению специалистов, нужен единый трехуровневый организационно-правовой подход к воспитанию участников дорожного движения. Начинать следует с детей дошкольного возраста. Затем профориентация подрастающего поколения и, наконец, обучение их профессии водителя. В данной связи предстоит наполнить совершенно новым смыслом проводимые детские соревнования. Они должны стать элементом этой трехуровневой подготовки детей к участию в дорожном движении, а само участие в конкурсах, викторинах, завоевание призовых мест на них превратится в своего рода сдачу теоретического и практического экзаменов на право управления транспортным средством.

Таким образом, можно будет перейти к так называемому Всеобучу по изучению основ безопасности дорожного движения. С детских лет у подрастающего поколения будет формировать-

ся установка на изучение и освоение Правил дорожного движения, действующего законодательства. Это станет важной ступенью в системе непрерывного воспитания дисциплинированного участника дорожного движения.

**Минтрансу России, МВД России, Минобр-
зования России и Минтруду России нужно
как можно быстрее приступить к решению
этой большой социально значимой пробле-
мы. Правительству России следует принять
по данному вопросу специальное постанов-
ление, определив в нем необходимые при-
оритеты и создав правовое поле для стиму-
лирования необходимой инициативы и при-
влечения инвестиций в эту сферу народного
образования.**

*Нормативное регулирование деятельности в
области безопасности дорожного движения*

Нормативно-правовое регулирование в этой сфере затрагивает широкий спектр общественных отношений. В состав соответствующей нормативной правовой системы входят: федеральные законы и другие законодательные акты, принятые высшим законодательным органом страны, указы Президента Российской Федерации и постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации, ведомственные (межведомственные) нормативные правовые документы, а также организационно-правовые акты исполнительных и законодательных органов власти субъектов Российской Федерации.

В условиях рыночной экономики нет естественных регуляторов обеспечения безопасности дорожного движения. Наглядная иллюстрация этому – огромный по количеству принятых мер и проведенных мероприятий комплекс законодательных и исполнительных решений, связанный с финансовыми, материальными, интеллектуальными и иными затратами, связанными с деятельностью по предупреждению ДТП и снижением тяжести их последствий во всех экономических развитых странах.

Поэтому требуется жесточайшее регулирование со стороны государства, постоянное, в определенной степени опережающее совершенствование организационно-правового механизма, связанного с обеспечением безопасности дви-

жения автомобильного транспорта. По сути дела, требуется исключить всяческий компромисс, нечеткость выраженных требований, так как общественные потери как материальные, так и людские достигают астрономических сумм:

- **гибели и ранения людей – 170–180 млрд. руб.;**
- **лечения пострадавших – 25–30 млрд. руб.;**
- **порчи и потери груза – 1,8 млрд. руб.;**
- **повреждения транспортных средств, утраченной выгоды – 50–60 млрд. руб.**

По оценкам экономистов, из-за проблем в деле обеспечения безопасности дорожного движения теряется около 2% внутреннего валового продукта (ВВП). Между тем доля автотранспорта в ВВП составляет около 4%. Стало быть, половина объема в буквальном смысле слова обращается в прах. И в значительной мере – из-за неорганизованности в деятельности субъектов управления и правового нигилизма участников дорожного движения. Вряд ли Россия при ее сегодняшнем бедственном экономическом положении может себе позволить такую расточительность. Что же требуется сделать в самое ближайшее время?

Необходимо создать такие условия правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения, когда «опасно» нарушать правила дорожного движения или эксплуатировать неисправный автомобиль стало бы разорительным как для юридических, так и для физических лиц. Норма и степень ответственности за нарушение Правил безопасного поведения на улицах и дорогах должна определяться общественной опасностью с точки зрения моральных и материальных потерь общества вследствие совершенного противоправного деяния владельца или водителя транспортного средства и полностью компенсировать наносимый ущерб. При этом механизм компенсации ущерба должен быть исключительно жестким. Целесообразность такого подхода весьма выразительно подтверждается практикой борьбы с аварийностью во всех странах Европы, в США и Японии.

Судя по всему, в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» должны появиться нормы прямого действия. Если же такое невозможно, то этот документ нужно дополнить

соответствующими федеральными стандартами и правилами, исключающими возможность их неисполнения. Кроме того, ответственность государства за состояние дел с обеспечением безопасности дорожного движения, с позиции сегодняшнего дня должна подкрепляться выполнением им своих защитных функций в отношении прежде всего лица, невиновного в совершении ДТП.

В связи с этим ответственность государства следует разделять на две составляющих:

первая – государство отвечает за состояние нормативно-правового обеспечения деятельности по борьбе с аварийностью на автомобильном транспорте и формирование чрезвычайно жесткого, бескомпромиссного механизма компенсации за нанесенный ущерб, а также обеспечивает 100% защиту невиновного лица путем возмещения всего нанесенного ущерба в предельно короткие сроки без каких-либо бюрократических проволочек;

вторая – государство прилагает необходимые усилия для того, чтобы лицо, управляющее транспортным средством, являющимся источником повышенной опасности, осознало, что допуск к управлению этим средством есть часть делегированной государством данному лицу своей ответственности перед другими участниками дорожного движения.

А стало быть, в случае невыполнения им, возложенных на него обязанностей с точки зрения соблюдения установленных правил безопасного поведения на улицах и дорогах ему придется отвечать по всей строгости закона;

Такой принцип разделения ответственности должен быть введен в Правила дорожного движения и трактоваться однозначно в случае совершения действий, влекущих нарушение требований ПДД и создание аварийной ситуации, а в соответствии с ним определялись и понятия угрозы создания аварийной обстановки, грубого нарушения ПДД и виновности в совершении ДТП. Во имя достижения поставленных целей следует упростить принцип презумпции невиновности и однозначности в толковании пунктов ПДД с точки зрения опасности их нарушения.

Введение такого организационно-правового механизма не потребует от государства допол-

нительных расходов, так как в значительной степени будет использован механизм страхования гражданской ответственности, в том числе на добровольной основе. Однако к участнику дорожного движения должны предъявляться такие требования, чтобы его действия в сфере добровольного страхования были бы, по сути дела, эквивалентными обязательному.

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» следует четко прописать, какая часть налоговых поступлений расходуется государством на деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом в нем должен быть представлен механизм формирования организационно-правовой основы деятельности по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий. Само собой разумеется, что деятельность организационно-правового характера по профилактике ДТП должна получить свое развитие на уровне субъектов РФ и муниципальных образований. При этом принятые акты могут быть представлены в виде Кодексов по безопасности дорожного движения, увязывающих действующие требования на всех уровнях исполнительной и законодательной власти.

Все это необходимо подкрепить государственными стандартами и правилами, делегирования части государственной ответственности непосредственно участникам дорожного движения и прежде всего владельцам или водителям транспортных средств. Причем в ряде случаев следует от мер административной ответственности переходить к страховому возмещению в полном или частичном объеме. В частности, это может быть широко использовано, например, в том случае, если нет средств спасения, иммобилизации, остановки кровотечения, транспортировки пострадавших при ДТП при оказании им до врачебной помощи. Таким образом, будут не только исключены ненужные, порой незаконные, отношения между контролирующим органом и владельцем транспортного средства, но также резко и на добровольной основе, повышен уровень оснащенности автомобильного транспорта всех категорий необходимым количеством средств оказания помощи, что позволит в самое короткое время (за 1-2 года) обеспечить спасение до

70% пострадавших в ДТП людей до приезда скорой медицинской помощи.

Ситуацию в сфере наказания за административные правонарушения в дорожном движении иначе как катастрофической назвать нельзя. Так, уклонение от уплаты штрафа за нарушение ПДД приняло лавинный характер. Если 5-6 лет назад исполнение наложенных на водителей транспортных средств штрафов составляло 80-85%, то в 2003 г. – до 45-60%. В этой связи принятые в конце прошлого года изменения в действующее законодательство существенно повлияют на сложившееся положение.

Законодатель проводит не совсем верную политику при выработке норм и мер ответственности за нарушение ПДД. В этом деле он исходит не столько из степени общественной опасности совершаемого противоправного деяния, сколько из имущественно-экономического положения самого нарушителя, которое, кстати, берется в обобщенном виде из опубликованных общих статистических отчетов и не анализируется при совершении административного проступка или ДТП. Между тем, каждый водитель или владелец транспортного средства практически дважды в год привлекается к административной ответственности за нарушение ПДД. И ситуация не меняется в течение почти всего последнего десятилетия.

В настоящее время разработан и проходит рабочее апробирование проект Федерального закона «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Надо сказать, что разработчики проекта учли многое, но далеко не все. Несмотря на то, что размеры штрафных взысканий за грубые нарушения ПДД предлагается увеличить в 1,5-2,0 раза, шире будет использоваться такая норма как лишение права управления транспортным средством, может сложиться ситуация, при которой коренным образом изменить положение на дорогах страны не удастся. К снижению аварийности на дорогах это вряд ли приведет.

Нормы административного права должны более жестко детерминированы и как можно меньше давать поводов для назначения альтернативного наказания за совершенный административный проступок.

Необходимо свести на нет разрыв в величинах предлагаемых штрафов и сроках лишения права управления транспортными средствами. За тот или иной вид нарушения величина штрафа должна быть максимальной. В нормативные документы следует ввести такое положение: лицо, лишенное на какой-либо срок права на управление автотранспортом, сможет вновь водить автомобиль только после прохождения курса специальной переподготовки.

Как известно, в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами, определения правовых, экономических и организационных основ обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев транспортных средств, принят Государственной Думой 3 апреля 2002 г. и одобрен Советом Федерации 10 апреля 2002 г. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Он вступил в силу с 1 июля 2003 г. (№ 40-ФЗ от 25 апреля 2002 г.)

По замыслу законодателя данный документ призван стать важным инструментом государственной политики в области страхования. Однако основные положения этого нормативного акта не позволяют реализовать на практике данный вид страхования, что ставит под угрозу репутацию государства и страхового сообщества в связи с предполагаемым вступлением России в ВТО.

В первую очередь это касается тех статей закона, которые не в полной мере соответствуют Конституции Российской Федерации и ряду положений Гражданского кодекса. Государство вводит норму обязательного страхования. Вместе с тем он перекладывает обязательства по их выполнению на общественную организацию, а значит, не представляет государственных гарантий своим гражданам при выполнении таких обязательств. Одним словом, государство практически снимает с себя ответственность за исполнение данного Закона, что, в конечном счете, затрагивает интересы многомиллионной массы автовладельцев.

Кроме того, ряде статей данного нормативного акта противоречит ст. 55 п. 3 Конституции Российской Федерации. Он гласит, что любое огра-

ничение прав граждан, в том числе и наложение обязанностей по уплате налогов, взносов и обязательных платежей, осуществляется согласно федеральному закону, а не подзаконному нормативному акту исполнительной власти.

И еще. Создание только одного профессионального объединения страховщиков для проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств не согласуется как с интересами основной массы страховщиков, так и с требованиями антимонопольного законодательства Российской Федерации. На рынке обязательного страхования автогражданской ответственности может и должно действовать несколько объединений страховщиков.

Принятый федеральный документ закрепил явный дисбаланс в возможностях изменения страховых тарифов и страховых сумм.

Если первые, согласно закону, подлежат повышению в связи с инфляцией, то применительно ко вторым это не предусмотрено. Необходимо внести в действующий нормативный акт такую уточняющую поправку: всякий раз, когда увеличиваются тарифов, пропорционально возрастают и размеры страховых сумм. При этом следует сделать специальную оговорку, что в тех регионах, где при расчете величины страховой премии используется повышающий коэффициент (по территории преимущественного использования транспортного средства), на тот же коэффициент увеличивается страховая сумма.

Тот небольшой опыт, который накоплен в этой области, подсказывает, что нужно коренным образом изменить подход к формированию структуры страховых тарифов. Не только базовые ставки, но и коэффициенты (повышающие и понижающие) следует устанавливать исключительно федеральным законом. Подлежат упразднению основания для введения повышающих коэффициентов путем исключения из их числа:

- наличия или отсутствия страховых выплат, произведенных страховщиками при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев данных транспортных средств в предшествующие периоды;
- иных, существенно влияющих на величину страхового риска обстоятельств.

Вместе с тем следует ввести дополнительный

понижающий коэффициент, если не зафиксировано причинение страхователем при использовании транспортного средства вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц в течение последних пяти лет. Таким образом, российской общественности будет подан сигнал: на автодорогах и улицах городов поощряются и всячески приветствуются добросовестные и дисциплинированные водители.

Вполне разумна и эффективна и такая мера – понижающие коэффициенты при наличии соответствующих обстоятельств подлежат обязательному применению и не учитываются при определении верхнего предела размера страховой премии. Одновременно должно быть закреплено положение о том, что максимальная сумма страховой премии не может быть выше двукратного размера базовой ставки.

Отнюдь не лишней будет и более четко конкретизация обязанностей и ответственности страховщиков, в том, что касается положений о сроке договора обязательного страхования, действий страхователя и потерпевших при наступлении страхового случая, определения размера страховых и компенсационных выплат и ряда других.

Между прочим, действующим законодательством практически не предусмотрено установление льготных тарифов для целого ряда граждан, имеющих на это право в соответствии с действующим в России законодательством (участники ВОВ и приравненные к ним категории граждан, инвалиды и др.) Это вызывает вполне естественное общественное недовольство.

Федеральный закон «О техническом регулировании» создает необходимые правовые предпосылки для наведения порядка на российском рынке транспортных услуг. В нем предусмотрен переход к техническим регламентам, в которых устанавливаются требования по обеспечению безопасности транспортных услуг и вводятся регулирующие меры по повышению их надежности. Однако его эффективное действие во многом зависит от того, как быстро будут приняты следующие первоочередные технические регламенты:

- Автотранспортные средства. Требования эксплуатационной безопасности, методы и правила проверки;

- Транспортные средства, предназначенные для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. Требования к изотермическим свойствам кузова и эффективности термического оборудования;

- Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом. Требования и правила обеспечения безопасности;

- Процессы производства технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств. Требования и правила обеспечения безопасности;

- Перевозка пассажиров автомобильным транспортом. Требования и правила обеспечения безопасности;

- Утилизация автотранспортных средств, их составных частей и материалов. Требования и правила обеспечения безопасности;

- Перевозка грузов автомобильным транспортом. Требования и правила обеспечения безопасности;

- Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом. Требования и правила обеспечения безопасности.

Вместе с тем, нужно актуализировать действующее законодательство Российской Федерации и систему нормативных правовых актов, а также снять имеющиеся там отдельные противоречия. Необходимо ускорить разработку проекта федерального закона «О медицинском обеспечении безопасности дорожного движения» и подготовку дополнений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Это позволит добиться следующего: осуществить на государственном уровне меры, направленные на комплексное изучение причин дорожно-транспортных происшествий, проводимое на государственном уровне; организовать должным образом дорожное движение в городах; определить вектор деятельности соответствующих органов исполнительной власти в разработке и реализации федеральных, региональных, местных целевых программ повышения безопасности дорожного движения (сроком на 2–5 лет) и др. Ко всему прочему предстоит создать федеральный специализированный фонд безопасности дорожного движения. Он станет важным источником финансирования программ и целевых меро-

приятый повышения безопасности дорожного движения.

В целях повышения эффективности работы по предупреждению ДТП, снижению тяжести их последствий предлагается:

1. Государственной Думе Федерального собрания в течение 2004 года:

- Разработать план совершенствования законодательства в сфере организации и безопасности дорожного движения, определив последовательность и целенаправленность в формировании организационно-правовой основы проведения работы по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий.

- Рассмотреть на одном из ближайших заседаний состояние дел с обеспечением безопасности дорожного движения в стране, принять неотложные организационно-правовые меры по преодолению негативной тенденции роста аварийности на автомобильном транспорте с учетом прогнозных расчетов на 2003–2004 г.г.

- Поручить Правительству Российской Федерации подготовить предложения по формированию эффективной государственно-общественной системы обеспечения безопасности дорожного движения в стране на основе разграничения и закрепления в нормативных правовых документах полномочий и ответственности всех субъектов управления в этой сфере жизнедеятельности.

- Обеспечить совершенствование Федерального закона «О безопасности дорожного движения» путем наполнения его нормами прямого действия, а также его подкрепления соответствующими федеральными стандартами и правилами, формирующими жесткую политику абсолютной «невыгодности» нарушений установленных нормативных требований в сфере дорожного движения.

- Определить на законодательном уровне роль страхового сообщества в деятельности по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий с учетом условий обязательного и добровольного страхования гражданской ответственности.

- Пересмотреть проект закона «О внесении

изменений и дополнений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» с учетом необходимости повышения ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения. Сократить при этом до предельной возможности альтернативность в величинах предлагаемых штрафов и сроков лишения права управления транспортными средствами.

- Предусмотреть на законодательном уровне обязательность прохождения специальной переподготовки для допуска к участию в дорожном движении водителей транспортных средств, в отношении которых принимались решения по лишению их права управления транспортными средствами.

- Внести изменения в принятое законодательство об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств с учетом необходимости обеспечения государственных гарантий своим гражданам.

- Ускорить разработку и введение в действие Федерального закона «О медицинском обеспечении безопасности дорожного движения».

2. Правительству Российской Федерации:

- Принять решение о создании в стране специального Фонда по обеспечению безопасности дорожного движения, как источника финансирования целевых программ и неотложных мероприятий по предупреждению аварийности и снижению тяжести последствий ДТП.

- Определить порядок формирования государственной отчетности о состоянии аварийности в стране на основе информации Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, Российского Союза Автостраховщиков и учреждений Минздрава России.

- Регламентировать путем внесения изменений в действующие Правила дорожного движения понятия ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения с учетом делегирования части этой ответственности непосредственно водителям и владельцам транспортных средств, общественным организациям, не-

коммерческим объединениям и партнерствам, непосредственно связанным с обеспечением безопасности дорожного движения.

- В развитие принятого Федерального закона «О техническом регулировании» в предельно короткие сроки организовать разработку и внедрение подзаконных актов, в которых будут прописаны требования к эксплуатационной и конструктивной безопасности автомобильного транспорта, перевозкам опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, процессам производства технического обслуживания и ремонта автомобилей всех категорий, утилизации автотранспортных средств, их составных частей и материалов.

- Осуществить в течение 2003–2004 гг. полное перевооружение службы ГИБДД МВД Российской Федерации на основе внедрения современных средств контроля и надзора за дорожным движением, использования высокоэффективных технологий и приборно-аппаратурных средств для фиксации нарушений ПДД, работы на местах ДТП, борьбы с преступностью, терроризмом и экстремизмом в дорожном движении.

3. Правительственной Комиссии по безопасности дорожного движения:

- Усилить в городах и населенных пунктах контроль за дорожным движением с использованием современной технической базы для фиксации правонарушений и обеспечения неотвратимости наказаний за нарушение ПДД.

- Рассмотреть возможности внедрения в стране трехуровневой системы подготовки детей к участию в дорожном движении на основе целевого подхода – «Получение детьми дополнительного образования» с последующей профориентацией и профессиональной подготовкой водителей из числа подростков.

- Существенно активизировать деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения на региональном и муниципальном уровнях на основе разработки и внедрения целевых, краткосрочных (1–2 года) программ по обеспечению безопасности дорожного движения. Основной акцент в

этой работе сделать на таких приоритетных направлениях, как предупреждение превышения установленных пределов скорости движения и нарушений правил обгона, управления транспортом в состоянии алкогольного опьянения; предупреждение дорожно-транспортного травматизма пешеходов, прежде всего, детей и престарелых, а также пассажиров общественного транспорта.

- Организовать разработку организационно-правовых основ оказания первой доврачебной помощи пострадавшим на месте ДТП и обучения этому участников дорожного движения различных категорий, работников и сотрудников служб, участвующих в аварийно-спасательных работах на месте ДТП. Совместно со страховым сообществом разработать порядок оснащения стационарных постов дорожно-патрульной службы, контрольных постов милиции, общественного пассажирского транспорта, транспортных средств юридических и физических лиц средствами оказания первой медицинской помощи, аварийно-спасательным оборудованием, средствами иммобилизации и эвакуации пострадавших с мест ДТП в лечебные учреждения, в т.ч. с использованием попутного транспорта.

- Обеспечить работу заинтересованных ведомств по сокращению времени прибытия соответствующих служб на место ДТП, быстроту и слаженность их действий при проведении спасательных работ, в том числе путем создания в городах единых дежурно-диспетчерских служб по спасению пострадавших в ДТП, оснащенных необходимыми средствами связи и программно-техническими средствами, работающих в тесном взаимодействии с дежурными частями Госавтоинспекции, службами спасения, медицинскими учреждениями, транспортными, дорожными, коммунальными и иными организациями.

- Подготовить организационные решения по участию всех субъектов контрольно-надзорной деятельности в выработке единых методических подходов оценки состояния дел с аварийностью и разработки мероприятий по предупреждению ДТП и снижению

тяжести их последствий. Приступить к организации единых Центров управления дорожным движением в крупных городах и населенных пунктах.

- Обязать органы власти субъектов РФ и муниципальных образований создать развитые системы информационного маршрутного ориентирования участников дорожного движения на основе широкого использования информационно-указательных дорожных знаков, информационного обеспечения объектов сервиса узкого профиля, специально разрабатываемых знаков детской безопасности и дополнительных технических средств организации дорожного движения, внедрением информационных систем ГИБДД по предотвращению грубых нарушений ПДД.

- Организовать разработку и реализацию мер по развитию системы сервисного обслуживания автобусов, а также формирование комплекса технических норм и требований к технической эксплуатации транспортных средств, используемых при пассажирских перевозках.

- Расширить возможности добровольного и обязательного страхования в деле разработки и реализации программ и проектов в области обеспечения безопасности дорожного движения. Разработать механизм при-

влечения средств страховых компаний для профилактики аварийности на автотранспорте.

- Принять меры по кардинальному совершенствованию системы подготовки водителей кадров.

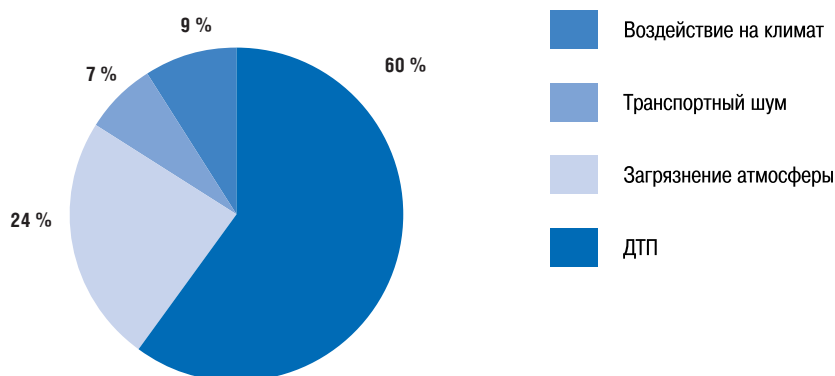
- Всемерно способствовать подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей транспортных средств, внедрению новых программ их подготовки с увеличением объема практического вождения, пересмотром содержания и методов преподавания теоретических знаний.

- Вести мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения с целью получения объективной оценки деятельности организаций, связанных с предупреждением ДТП и снижением тяжести их последствий. Организовать специальные центры по изучению, обобщению и распространению передового опыта регионов по снижению уровня аварийности, тяжести дорожно-транспортного травматизма.

3.2 Вопросы экологии

В последние годы значительно возросло вредное воздействие автотранспортных средств на окружающую среду. Дело в том, что **средний**

Ущерб 10 млрд.\$ (3% ВВП) = 100%, данные НИИАТ



Экологический ущерб, наносимый автотранспортом окружающей среде и здоровью населения в Российской Федерации

возраст автотранспорта достиг предельных значений, несовершенна структура парка, низок уровень технико-эксплуатационных показателей АТС, которые производятся в России. Наряду с этим весьма значителен износ основных производственных фондов – свыше 50%.

В целом, экологический ущерб, наносимый автотранспортом окружающей среде и здоровью населения в Российской Федерации, достигает 10 млрд. долларов США, то есть около 3% ВВП.

Доля ущерба от загрязнения атмосферы составляет 24%, транспортного шума – 7 и воздействия на климат – 9%. В наибольшей степени это связано с функционированием легковых автомобилей – 60%, грузовых АТС – 26,5, автобусов – 13,5%. В структуре суммарного ущерба, причиненного выхлопными газами городского автотранспорта окружающей среде и здоровью населения, доля 9 веществ достигает 95%: оксиды азота (44,5%), свинец (21%), акролеин (7,5%), сажа (7,4%), оксид углерода (6%), диоксид серы (3,4%), а также формальдегид, бенз- α -пирен, ацетальдегид.

Негативное воздействие автотранспортного комплекса на окружающую среду приводит к следующему:

- **к истощению генофонда видов и популяций** в результате динамического воздействия транспортных объектов (прежде всего в ДТП) на человека, животных и растительный мир;

- **к ингредиентному** (токсичные компоненты) **и параметрическому загрязнению** (шум, вибрации, воздействие электромагнитных полей) **воздуха, воды, почвы, растительности**, что приводит к росту заболеваемости населения, снижению плодородия земель, разрушению зданий и др.;

- **к изменению существующего ландшафта и параметров среды** (рельефа местности, регенеративных свойств природы, степени концентрации стока поверхностных вод), **микроклимата** (скорость и направление ветра, температура, влажность воздуха);

- **к истощению природных ресурсов** (воды, кислорода, воздуха изъятию земельных площадей), конструкционных, эксплуатационных материалов, энергоресурсов.

По данным Минтранса России, в 2002 году доля автотранспорта в общем объеме выбросов вредных веществ в атмосферу достигла 45%. Причем вклад транспорта в суммарные выбросы таков: оксиды углерода – 68%, оксиды азота – 54 и углеводороды (без летучих органических соединений) – 37%. (см. табл. 3.4, табл. 3.5).

По сравнению с 2001 г. суммарные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу транспортом в 2002 г. увеличились на 1,4% и достигли почти 15,0 млн. т. Выбросы от стационарных источников транспорта в 2002 г. снизились на 2,0% и составили 3444,6 тыс. т. Их доля в общих выбросах АТС – 4,3%.

В 2002 году численность автомобильного парка возросла на 5,3%. В стране насчитывалось 27,79 млн. АТС, в том числе 22,47 млн. легковых автомобилей. По сравнению с 2001 годом легковых автомобилей стало больше на 6%, грузовых автомобилей (4,62 млн.) и автобусов (0,7 млн.) – на 5 и 16,7% соответственно. Кроме этого, в стране эксплуатировалось 5,19 млн. мотоциклов и мотороллеров, и 1,76 млн. прицепов и полуприцепов. В связи с ростом численности автомобильного парка и объемов транспортных услуг увеличилось негативное воздействие автотранспорта на окружающую среду. В 2002 году объемы выбросов загрязняющих веществ автотранспортом увеличились на 2% и достигли почти 14,45 млн. т (см. табл. 3.5), что составляет 90% массы выбросов от АТС. От стационарных источников поступило в атмосферу всего лишь 99,2 тыс. т вредных веществ.

В 2002 году объем сброшенных загрязненных сточных вод увеличился на 2,4% и составил 12,2 млн. м³ (см. табл.3.6). В сбросах уменьшилось количество взвешенных веществ и нефтепродуктов соответственно на 3,1 и 7,7%. В масштабах России вклад транспорта в объем сброшенных загрязненных сточных вод составляет 0,3%. Однако его доля в общем загрязнении поверхностных водных объектов такими веществами, как нефтепродукты, остается довольно высокой – 45,7%. Кстати, в соответствующий период объем сброса загрязненных сточных вод от автотранспортных предприятий уменьшился на 1,5%. Это 6,7 млн. м³. Со сточными водами этих предприятий в поверхностные водоемы посту-

**Выбросы загрязняющих веществ
в атмосферу транспортными средствами в 2002 г., тыс. т**

Вид транспорта	CO	C _n H _m	NO _x	C	SO ₂	Pb	Всего
Автомобильный	11066	1592	1650	19.2	121	1	14449.2
% к 2001 году	101.6	103.7	103.1	100.5	100.8	38.3	102.0
Речной	15.5	11.6	44.2	4.5	15.5		91.3
% к 2001 году	95.7	95.9	95.9	91.8	95.7		95.6
Морской	12.9	8.5	30.8	2.9	32.1		87.2
% к 2001 году	106.6	102.4	100.7	107.4	101.3		102.1
Воздушный	64	15	77		17		173
% к 2001 году	106.7	107.1	106.9		106.3		106.8
Дорожные машины	103.2	26.8	14.2	4.8	7.5	0.02	156.52
% к 2001 году	77.6	103.1	21.2	82.8	79.8	50.0	64.9
Итого	11261.6	1653.9	1816.2	31.4	193.1	1.02	14957.22
% к 2001 году	101.4	103.7	100.0	96.6	99.9	38.5	101.4

Таблица 3.5

**Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу
стационарными объектами транспорта в 2002 г., тыс. т.**

Вид транспорта	CO	C _n H _m	NO _x	C	SO ₂	Pb	Тверд. вещ-ва	Всего
Автомобильный	63.3	12.2	3.7	2.9	9.6	0.01	7.5	99.21
% к 2001 г	101.3	108.0	105.7	100.0	101.1	33.3	100.0	102.0
Речной	14.9	0.5	2.6		8.1		8.2	34.3
% к 2001 г	98.0	83.3	96.3		98.8		97.6	97.7
Морской	8.6	1.5	5.5		8.6		66	90.2
% к 2001 г	108.9	115.4	105.8		102.4		103.0	103.8
Воздушный	12.8	4.4	4.6		1.1			22.9
% к 2001 г	87.7	97.8	97.9		110.0			92.3
Дорожное хозяйство	83	21	54	6	34	0.01	3000	3198.01
% к 2001 г	83.8	95.0	82.6	139.5	118.5		98.4	97.8
Итого	182.6	39.6	70.4	8.9	61.4	0.02	3081.7	3444.62
% к 2001 г	91.6	99.5	86.4	123.6	110.0	11.8	98.5	98.0

пило 61 тыс. т взвешенных веществ и 2,3 тыс. т нефтепродуктов.

Объем промышленных отходов на транспорте в 2002 г. достиг 5,6 млн. т (см. табл. 3.6), что составляет около 2% всех промышленных отходов. Причем основная масса отходов (3,59 млн. т) приходится на автомобильный транспорт. Это 330 тыс. т отработавших масел и спецжидкостей, 1500 тыс. т лома и отходов черных металлов, 1200 тыс. т отходов резины, 180 тыс. т свинцовых аккумуляторов, 70 тыс. т отходов пластмасс. Из-

за плохой организации работы по сбору и утилизации брошенных и разукomплектованных автомобилей (ежегодно примерно 1,2 млн. ед.) все интенсивнее захламляются городские территории, загрязняются почва и водные объекты.

Социально-экономические причины высокого загрязнения природной среды страны автотранспортом таковы:

- **недостаточная заинтересованность государственных институтов в решении проблем дорожной и экологической безопасности ав-**

Сточные воды и отходы транспорта в 2002 г.

Вид транспорта	Объем сброса загрязненных сточных вод, млн. м ³	Масса загрязняющих веществ в сточных водах, тыс. т		Отходы, тыс. т
		взвешенные вещества	нефте-продукты	
Автомобильный	6.7	59	2.1	3592
% к 2001 г	98.5	96.7	91.3	109.5
Речной	0.35	0.35	0.02	27
% к 2001 г	94.6	87.5	100.0	98.2
Морской	2.9	0.15	0.01	1812
% к 2001 г	111.5	136.4	100.0	104.4
Воздушный	2.2	0.7	0.15	142.3
% к 2001 г	104.8	116.7	107.1	105.8
Итого	12.15	60.2	2.28	5573.3
% к 2001 г	102.4	96.9	92.3	107.6

тотранспорта, ограниченность бюджетных средств;

- **несовершенство налоговой системы, нехватка экономических стимулов, побуждающих развивать рынок «экологически чистой» продукции, услуг и работ экологической направленности на транспорте;**
- **низкий уровень жизни населения, в связи с чем своевременно не обновляется парк АТС индивидуального пользования.**

Как и в большинстве экономически развитых стран деятельность автотранспорта в России, в части обеспечения экологической безопасности, рассматривается в качестве самостоятельного направления. Однако до последнего времени основное внимание уделялось отдельным техническим аспектам решения данной проблемы: создание и внедрение экологически более «чистых» транспортных средств, горючего, технологий и производств, реализации ряда мероприятий в сфере эксплуатации автотранспортных средств. Такой подход не позволяет кардинально решить проблему экологической безопасности АТС, поскольку он не затрагивает механизмов управления автотранспортным комплексом в целом и отраслями промышленности, обеспечивающими его безопасную деятельность.

Правда, определенные подвижки в изменении государственной транспортной политики в

этой сфере произошли – за счет более полного и адекватного учета при принятии различных управленческих решений всех возможных негативных последствий транспортной деятельности. Минтрансом России разработан проект научно-технической программы «Снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду», которая должна стать частью Федеральной целевой программы (ФЦП) «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)». В ней акцент сделан на обновление парка АТС и повышение эффективности его использования. Реализация ФЦП началась в позапрошлом году. Однако заложенное в ФЦП значительное увеличение роста объема перевозок вызовет рост нагрузки транспорта на окружающую среду и вряд ли сможет быть компенсировано тем, что предусмотрено в вышеназванной программе. Кстати, это подтверждается и опытом экономического развития всех западных стран. Там государственные институты всё больше ориентируются на сдерживание чрезмерной транспортной активности населения. Наряду с этим должны быть осуществлены и другие мероприятия, которые в совокупности могут дать желаемый эффект. Причем при осуществлении экологических исследований в АТК нужно придерживаться следующих приоритетов:

- **конструирование транспортных средств, инженерных сооружений для «экологии»: рециклируемость деталей, конструкционных и эксплуатационных материалов, использование биоаналогов и биоэталонов;**

- **изучение посредством средств телематики информационного, параметрического и ингредиентного загрязнения среды обитания в салоне АТС, а также в транспортных потоках на дорожной сети;**

- **использование единых методических принципов решения проблем дорожной и экологической безопасности при оценке уровня комплексного воздействия на объектов АТК на окружающую среду;**

- **мониторинг транспортного загрязнения и оценка социально-экономических последствий ограничения мобильности на территориях по соображениям экологической безопасности;**

- **оптимизация материальных потоков в региональных системах обращения с автотранспортными отходами;**

- **формирование транспортной политики, обеспечивающей устойчивое развитие автотранспортного комплекса.**

Повышение экологической безопасности новых автотранспортных средств российского производства

Повышение экологической безопасности как самих автозаводов, так и производимых ими транспортных средств – это одна из основных экологических проблем АТК. В последнее время определенных положительных подвижек в ее решении удалось достичь, что связано, прежде всего, с реализацией Концепции развития автомобильной промышленности, утвержденной распоряжением Правительства РФ 16 июля 2002 г., № 978-р.

Согласно концепции, улучшение экологических характеристик выпускаемых российским автопромом автомобилей предусматривается осуществить в 3 этапа. На первом этапе ее реализации (2004 год) будут оптимизированы конструкция и технология изготовления автомобильной техники, упорядочены нормативные требования по экологии и организован выпуск автомобилей, удовлетворяющих нормам Комитета по

внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕВРО-2, ЕВРО-3). На втором этапе (до 2008 года) будет обеспечено соответствие выпускаемых АТС нормам Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕВРО-4). На третьем этапе (до 2010 года) автопрому предстоит освоить выпуск автопродукции с полным электронным управлением. В целях повышения экологической безопасности автомобилей на протяжении всего цикла их функционирования предстоит решить вопросы законодательного, организационного и технологического обеспечения всей процедуры вторичного использования вышедших из строя автоматериалов и автоконструкций. Следует также создать межведомственную систему мониторинга соответствия безопасности автомобильной техники современному техническому уровню с точки зрения экологии, безопасности, надежности и ряда других потребительских свойств. И здесь не обойтись без создания системы испытаний в условиях реальной эксплуатации автотранспортных средств.

Российская Федерация стала участником Женевского Соглашения, и, соблюдая международные обязательства, **Госстандарт принял постановление от 26 мая 1999 г. № 184 о применении Правил ЕЭК ООН по безопасности автотранспортных средств.** В настоящее время действуют Государственные стандарты ГОСТ Р 41.49-99 и 41.83.99, которые являются стереотипами процедур и норм соответственно Правил 49 и 83 в отношении ограничения вредных выбросов автомобилей. **Однако постановление № 184 было фактически сорвано предприятиями автопрома.** Так что на территории Российской Федерации по-прежнему продолжают применяться нормы ЕВРО-1 для автомобилей массой до 3,5 т (легковые автомобили, грузовики и автобусы типа «Газель» и «Соболь»), а также грузовых автомобилей и автобусов с дизельными двигателями. И только в нынешнем году вступят в действие более жесткие нормы ЕВРО-2 (см. табл. 3.7 и 3.8), которые действуют в странах ЕС с 1996 года.

К выпуску легковых автомобилей, соответствующих экологическим нормам ЕВРО-2, технически готовы АвтоВАЗ и ГАЗ. Однако только АвтоВАЗ поставляет на внутренний рынок АТС с

Таблица 3.7

Динамика нормативных требований по токсичности для легковых автомобилей

	Тип двигателя	Сроки введения				Предельно допустимые выбросы, г/км					Требования
		Зап. Европа		Россия		CO	CH	NO _x	CH + NO	Твердые частицы	
		Норма- тив	Год введения	Норма- тив	Год введения						
ЕВРО-1	Бензиновый	Правила 83-02 ЕЭК ООН	1993	ГОСТ Р 41.83-99	1999	2,72	-		0,97	0,14	Действующие
	Дизель					2,72			0,97		
ЕВРО-2	Бензиновый Газовый	Правила 83-03 ЕЭК ООН	1996	ГОСТ Р 41.83-99	2004	2,2			0,5		Ужесточение норм. Цикл UDC+ EUDC. Нормы на газовые двиг- атели. Облегченные нормы для оценки соответствия производства не предусмат- риваются.
	Дизель					1,0			0,7	0,08	
ЕВРО-3	Бензиновый Газовый	Правила 83-04 ЕЭК ООН	2000	ГОСТ Р 41.83-99	2006	2,3	0,2	0,15			Ужесточение норм. Цикл UDC+ EUDC без 40 с прогрева. Новая процедура оценки выделения паров топлива. Обязательное применение систем бортовой диагностики антиоксичных в эксплуатации. Новая процедура проверки производства.
	Дизель					0,64		0,50	0,56	0,05	
ЕВРО-4	Бензиновый Газовый	Правила 83-05 ЕЭК ООН	2005	ГОСТ Р 41.83-99	2008	1,0	0,1	0,08	0,30	0,025	Ужесточение норм. Холодные испытания автомобиля (-7°С). Бортовая система диагностики нового поколения. Применение топлива с ограничениями по бензолу, сере и ароматике.
	Дизель					0,50	0,1	0,25			

нейтрализаторами, причем в ограниченном количестве, поскольку данное устройство приводит к увеличению стоимости автомобиля примерно на 20000 руб. Известно, что каталитический нейтрализатор отработавших газов, несовместим с этилированным бензином. И на этот счет в нормативных документах было специальное ограничение. Но в связи с принятием в 2003 году федерального закона о запрете производства этилированного бензина необходимость в нем отпала. Остались технические вопросы обеспечения контроля качества бензина, поступающего на АЗС.

Основные модификации дизельных двигателей ОАО Автодизель и ОАО КАМАЗ сертифицированы на соответствие ЕВРО-2, но их выпуск ограничивается экспортными поставками.

Данные о сертификации базовых моделей автомобильных двигателей приведены в табл. 3.9.

В ближайшее время предстоит решать проблему достижения нового уровня норм ЕВРО-3 и -4. Вместе с поэтапным ужесточением норм меняются и процедуры сертификации на ЕВРО-3 и -4:

- **исключается режим предварительного прогрева двигателя (40 с);**
- **ужесточается процедура испытаний на топливные испарения (термостатирование камеры);**
- **вводится испытание «Тип 6» охлажденного автомобиля при температуре – 7°С в камере по городскому ездовому циклу;**
- **становятся обязательными системы бортовой диагностики;**
- **ужесточаются процедуры контроля стабильности производства органами сертификации.**

В ГНЦ ФГУП «НАМИ» и на заводах отрасли: АО «АвтоВАЗ», АО «Таз», АО «УАЗ», АО «ЗМЗ», АО «Волжские моторы» и др., осуществлены технические мероприятия, которые позволят обеспечить российским автомобилям категорий М1 и N1 полной массой до 3,5 т. выполнение норм ЕВРО-2 и 3. По некоторым позициям осуществляется подготовка производства, по другим ведутся или завершаются НИОКР. Последние модели двигателей ВАЗ-2111 (восьмиклапанный) и ВАЗ-2112 (шестнадцатиклапанный), оборудованные нейтрализатором, соответствующим нормам Евро-2, а с небольшой доработкой – и Евро-3.

Преимущества этих моторов перед карбюраторными, во-первых, проявляются в выбросах нормируемых компонентов отработавших газов. У автомобиля, оборудованного регулируемым нейтрализатором, эти показатели в 8 - 12 раз ниже, чем у карбюраторной версии. Во-вторых, у впрысковых автомобилей ездовые качества лучше практически на всех режимах. Кроме того, карбюраторные двигатели в свете Закона «О защите прав потребителей» не отвечают требованиям по долговечности системы питания. Они нуждаются в частом обслуживании.

Для повышения экологической безопасности дизельных автомобильных двигателей в рамках реализации упомянутой выше Концепции разработана поэтапная программа «Развитие российского автомобильного дизелестроения на период до 2010 года». Согласно этому документу, на первом этапе (2004 г.) осуществляется выпуск автомобилей (двигателей), удовлетворяющих требованиям ЕВРО-2. В 2004 году предстоит завершить НИОКР по созданию двигателей, удовлетворяющих соответствующим нормам ЕВРО-3. Причем сертификация вновь осваиваемой продукции должна проводиться по показателям ЕВРО-3. На втором этапе (2005 – 2008 гг.) предстоит приступить к выпуску двигателей с показателями ЕВРО-3 и начать производство дизелей в соответствии с требованиями ЕВРО-4. На третьем этапе (2008 – 2010 гг.) должен быть завершен переход на выпуск двигателей уровня ЕВРО-4 и создан научно-технический задел для обеспечения требований ЕВРО-5.

Для дизельных двигателей большегрузных автомобилей и автобусов с введением норм ЕВРО-3 и ЕВРО-4 также поэтапно снижается уровень выбросов вредных веществ и изменяется процедура сертификационных испытаний (испытательные циклы). Вводится измененный стационарный 13-ступенчатый испытательный цикл для определения токсичных газовых выбросов и выбросов частиц (ESC-цикл), а также испытательный цикл двигателя на неустановившихся режимах (ETC-цикл) При этом двигатели, оборудованные системами улавливания частиц, и газовые двигатели должны испытываться только по циклу с неустановившимися режимами. Вводится также новый испытательный цикл для оценки дымности отработавших газов (ELR-цикл).

Нормы выбросов вредных веществ и дымности отработавших газов для дизелей

Нормы	Срок введения		Цикл R49.02B				Цикл R 24.03 Dх, (дымность) м ⁻¹ (Нг)
	Европа	Россия	СО	НС	NO _x	Тв. Частицы	
			г/кВтч				
Евро-2	1996	2004	4	1,1	7	0,15	1,065-2,26 (36-62,5) в зависимости от расхода газов
			ESC-цикл				ELR-цикл
Евро-3	2000	2006	2,1	0,66	5	0,10-0,13*	0,8 (29)
Евро-4	2005	2008	1.5	0,46	3,5	0,02	0,5 (19)
Евро-5	2008	2010	1,5	0,46	2	0,02	0,5 (19)
Сверхнизкие выбросы вредных веществ (EEV)			1,5	0,25	2	0,02	0,15 (7)

* Для двигателей с $V_h < 0,75 \text{ см}^3$ на цилиндр и $n > 3000 \text{ мин}^{-1}$

Таблица 3.9

Сертификация базовых моделей автомобильных двигателей

Модель автомобиля / двигателя	ЕВРО-1	ЕВРО-2
Бензиновые двигатели		
ВАЗ 1111	11113-10	Нет
ВАЗ 2104, 2107	21073, 2106РГ	Подготовка
ВАЗ 2108, 2110, 2121, 2123	2111, 21115, 2112, 21214	2111, 21115, 2112, 21214
УЗАМ 3117, 248	3117,248	248
ЗМЗ 402.10	Нет	Нет
ЗМЗ 40522	-	40522
ЗМЗ 4062.10	4062.10	4062.10
УМЗ 94В	94В	94В
Дизельные двигатели		
ВАЗ 341, 345	ВАЗ 341,345	341
ГАЗ-560	ГАЗ-560	ГАЗ-560
ЗИЛ 645	Нет	Нет
ЗИЛ 6453.20	-	ЗИЛ 6453.20 (2000 г.)
ЗИЛ 550	Нет	0550 (2001 г.)
ЯМЗ 236	236БЕ, 236НЕ	236БЕ2,236НЕ2, 7601.10
ЯМЗ 238	238БЕ, 238ДЕ	238БЕ2, 238ДЕ2
ЯМЗ 7511,7512, 7513	-	7511.10,7512.10,7513.10
КамАЗ 740	740.11-240, 740.20-260, 740.21-240	740.30-260, 740.50-360, 740.51-320, 740.52-260, 740.53-290
ММЗ 245	245.7, 245.12С	245.9,245.12С (2001 г.)
АМЗ 46053		46053 (2001 г.)

В связи с необходимостью выполнения Концепции в части достижения международных норм по токсичности ЕВРО-2 к 2004 г. для автомобилей полной массой до 3,5 т и для дизель-

ных грузовиков и автобусов российский автопром в целом и особенно его такие предприятия, как ИЖМАШ, ЗИЛ, УАЗ, ПАЗ, КАВЗ могут столкнуться с серьезной проблемой.

Причины, сдерживающие выпуск автотранспортных средств, соответствующих современным экологическим требованиям таковы:

- **нехватка экологически чистого топлива** (неэтилированного бензина и малосернистого дизельного топлива) **и контроля его качества в эксплуатации;**
- **неэффективность правового законодательства по экологической безопасности автотомобильного транспорта;**
- **низкий уровень технологии производства и необеспеченность предприятий современным оборудованием;**
- **низкий уровень технического обслуживания и культуры эксплуатации автотранспортных средств;**
- **недостаточный выпуск контрольно-измерительных приборов и оборудования для современного обслуживания и диагностики автомобилей.**

Для повышения экологической безопасности выпускаемой российским автопромом техники предстоит решить и ряд научных проблем. В их числе:

- **использование альтернативных видов топлива** (водород, метанол, этанол, диметилэфир, биотопливо);
- **создание топливных элементов и комбинированных энергоустановок;**
- **разработка двигателей внутреннего сгорания с регулируемым рабочим объемом и степенью сжатия, внедрение алгоритмов отбора мощности, обеспечивающих минимальные затраты энергии на передвижение и высокую проходимость;**
- **создание нового поколения автоматической трансмиссии, интегрированных (интеллектуальных) систем безопасности, бортовых систем диагностики и контроля, математических моделей процессов сгорания топлива и преобразования энергии;**
- **освоение и внедрение технологий, обеспечивающих сопровождение продукции автопрома в течение ее полного жизненного цикла.**

Необходимо учитывать, что **автомобильная промышленность не только производит «опасную» технику, но и сама является источником загрязнения окружающей среды.**

Предполагается значительно снизить выбросы загрязняющих веществ в окружающую среду за счет совершенствования наиболее вредных технологических процессов, замены устаревшего оборудования, средств доставки и утилизации отработанных технологических материалов. В настоящее время только АО АвтоВАЗ подготовился к сертификации производства в соответствии с требованиями стандартов серии ГОСТ Р 14000. Обеспечение экологической безопасности производства здесь планируется осуществить путем внедрения на предприятии системы экологического менеджмента. И в этом отношении есть проблемы.

Практически на всех предприятиях автомобильной отрасли, созданных до 90-х годов, значительная часть основных производственных фондов (особенно технологическое и испытательное оборудование) устарела и требует замены. Однако отставание других отраслей российской промышленности, включая станкостроение, обуславливает необходимость использования в автомобилестроении большой доли импортного оборудования. А это ведет к увеличению необходимых объемов инвестиций, к росту в них доли валютных затрат. Между тем финансовые возможности большинства российских предприятий намного ниже необходимых затрат на проведение обновления.

Зарубежные инвесторы ждут создания в России более благоприятных условий, гарантирующих реальное сохранение прав инвесторов и обеспечивающих эффективность возврата вложенных средств. Для них остаются достаточно привлекательными возможности вкладывать финансовые средства в производство автомобильных компонентов. Такие предприятия не требуют больших капиталовложений, особенно при поэтапном создании производственных мощностей по мере роста сбыта продукции. В последнее время эта проблема постепенно решается.

Повышение экологической безопасности автотранспортных средств в эксплуатации

Автомобильный парк России, несмотря на значительные темпы своего роста, в основном состоит из автомобилей устаревших моделей, имеющих низкие экологические характеристики.

ки. Средний возраст парка превышает 11 лет. В 2001 году на внутреннем рынке было реализовано около 1,4 млн. легковых автомобилей, в том числе более 900 тыс. – российского производства. Около 450 тыс. автомобилей ввезено из-за границы. 90 тыс. из них – новые.

По прогнозам одних экспертов, к 2010 году рынок легковых автомобилей увеличится до 2,2-2,5 млн. штук. Парк легковых автомобилей возрастет к 2010 году с 21,2 до 30-33 млн. штук, в том числе иностранного производства с 4,6 до 7-8 млн. штук. По оценкам других экспертов, численность легковых АТС возрастет незначительно, но может существенно снизиться средний возраст парка, улучшатся технико-эксплуатационные показатели транспортных средств. Предполагается, что число легковых автомобилей на 1 тыс. жителей увеличится со 140 до 245 штук. Объем продаж автобусов в 2001 году составил около 60 тыс. штук. 8 тыс. из них поставлено из-за границы. По всей вероятности, к 2010 году рынок увеличится до 67-70 тыс. штук. Причем доля продажи автобусов большого и особо большого классов возрастет с 8 до 16-17%. В 2001 году в парке автобусов насчитывалось 660 тыс. АТС, в том числе около 140 тыс. автобусов общего пользования. В данном сегменте автотранспортных средств ожидается незначительное увеличение (до 750 тыс. шт.). Объем продажи грузовых автомобилей на внутреннем рынке в 2001 году составил более 200 тыс. штук. По предварительным оценкам, к 2010 году рынок грузовых автомобилей возрастет в 1,5 раза. Стало быть, парк грузовых автомобилей увеличится с 4,5 до 5,1-5,4 млн. штук. По другим прогнозам (МАДИ, НИИАТ) он сократится до 3,6 млн. штук.

Из-за низкой эксплуатационной надежности и плохого качества технического обслуживания и ремонта АТС 20-30% автомобилей эксплуатируется с превышением технических нормативов выбросов выхлопных газов. Современные автомобили, поступающие на российский авторынок во все возрастающем количестве, в связи с неэффективностью системы государственного экологического контроля в эксплуатации быстро теряют свои высокие экологические свойства.

Так что нужно ужесточить экологический контроль автомобилей, наносящих вред окружающей среде. Это будет способствовать повыше-

нию уровня экологической безопасности АТС в действующем автомобильном парке. Для осуществления действенного экологического контроля АТС, находящихся в эксплуатации, необходимо установить, исходя из конструктивных особенностей транспортных средств, дифференцированные нормативы, которым им придется соответствовать при проверке двигателей в режиме холостого хода. Такая дифференциация будет отвечать требованиям Правил ЕЭК ООН (Евро). Причем все эксплуатируемые в стране АТС должны быть классифицированы в соответствии с этими Правилами:

0-й класс – устаревшие модели;

промежуточный класс – устаревшие модели, оснащенные устройствами, снижающими токсичность;

1-й, 2-й классы и т.д. – модели, соответствующие требованиям EURO-1, -2 и т.д.

Для того чтобы это стало реальностью, каждый автомобиль должен быть отнесен к определенному экологическому классу, что подтверждалось бы специальным удостоверением. Тогда упрощается процедура идентификации автомобилей, находящихся в эксплуатации.

Действующий ГОСТ 17.2.2.03-87 с поправкой 1 (введено с 07.2000) позволяет осуществлять контроль автомобилей 0-го и промежуточного классов.

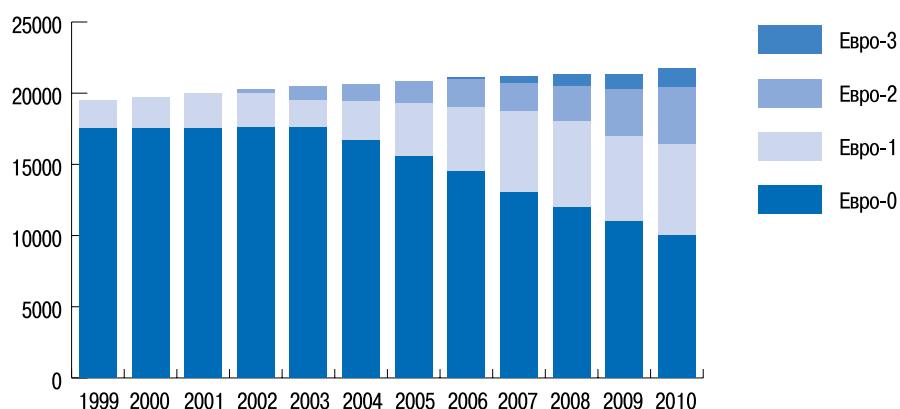
Для контроля АТС 2-го и более высоких экологических классов необходима разработка новых поправок к данному стандарту (см. табл. 3.10).

Для дизелей всех типов автомобилей экологические классы в эксплуатации не устанавливаются. Согласно ГОСТ 21393-75 с изм. № 2 от 1999 г. они проверяются на соответствие норм дымности.

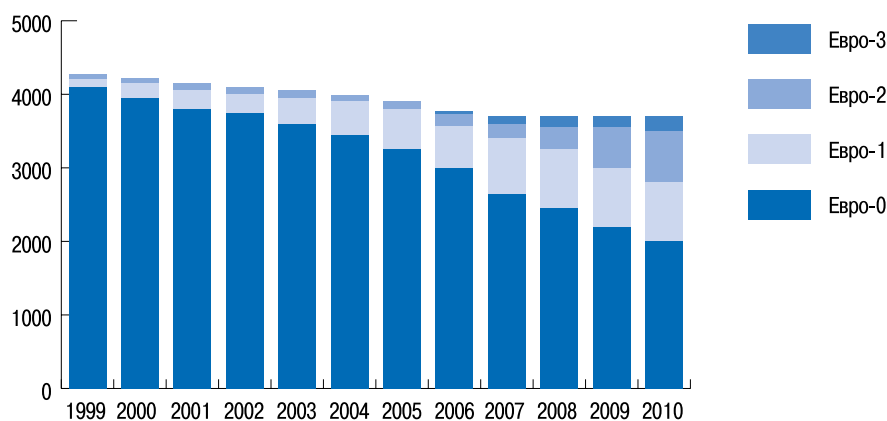
Определенный оптимизм в решении проблемы экологического контроля АТС появился с принятием постановления Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2002 г. № 83 «О проведении регулярных проверок транспортных и иных передвижных средств на соответствие техническим нормативам выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух». В данном документе прописана правовая база для контроля за экологическим состоянием транспортных средств.

Этому же должен способствовать разработан-

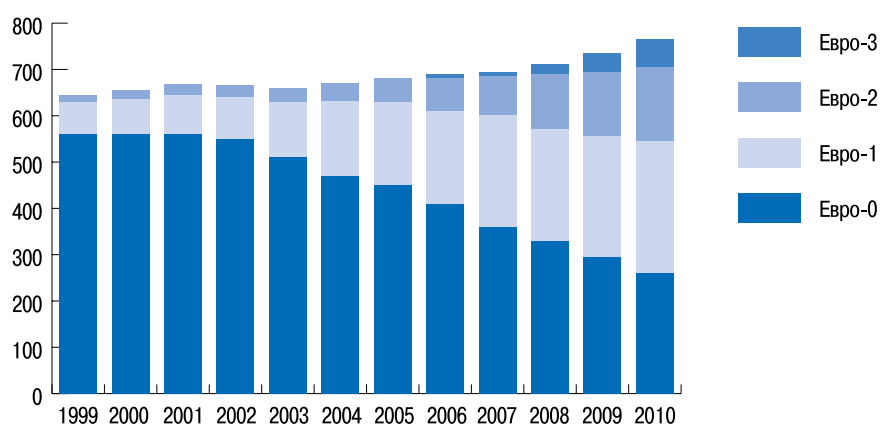
Легковые автомобили



Грузовые автомобили



Автобусы



Прогноз численности автомобильного парка (по данным МАДИ, НИИАТ) с учетом экологической классификации транспортных средств (легковые, грузовые, автобусы)

**Экологические классы и нормы токсичности отработавших газов
бензиновых двигателей (работа в режиме холостого хода)**

Экологический класс	Год выпуска (сертификации) АТС ЕС/Россия	Требования при контроле
0	до 1993 г./до 1999 г. (без нейтрализатора)	$n_{\min}$ - CO <3,5%, C_xH_y <1200 чнм (4); <3000 чнм (>4) $n_{\text{пов}}$ - CO <2,0%, C_xH_y <600 чнм (4); <1000 чнм (>4)
промежуточный	до 1993 г./до 1999 г. (с нейтрализатором)	$n_{\min}$ - CO <1,0%, C_xH_y <400 чнм (4); <600 чнм (>4) $n_{\text{пов}}$ - CO <0,7%, C_xH_y <200 чнм (4); <300 чнм (>4)
1	1993-96/1999-2003	* $n_{\min}$ - CO <0,5%, C_xH_y <100 чнм $n_{\text{пов}}$ - CO <0,3% и $0,97 > \alpha > 1,03$
2	1996-2000/2004-05	Разрабатываются
3	2000-2005/2006-07	Разрабатываются
4	2005-2008/2008-09	Разрабатываются

Примечание. В скобках столбца 3 – число цилиндров двигателя; чнм – частей на миллион

ный в 2003 г. ГОСТ Р «Внешний шум автомобилей в эксплуатации. Допустимые уровни и методы измерений», впервые устанавливающий нормативные требования к уровню шума эксплуатируемой автотранспортной техники.

В 2003 вступили в силу два федеральных закона, в которых речь идет об обязательном страховании ответственности автовладельцев и новых условиях взимания и размеров ставок транспортного налога. Эти нормативные акты способствуют реальному вытеснению экономическими методами из эксплуатации старых, экологически опасных транспортных средств. А также они стимулируют деятельность по созданию запасов сырья для перерабатывающих автотранспортные отходы предприятий. По данным ГИБДД МВД России, только за первое полугодие 2003 г. было списано более 300 тыс. шт. автомобилей, что в два раза больше, чем за весь позапрошлый год. Судя по всему, в ближайшее время темпы насыщения автомобильного парка АТС более высоких экологических классов существенно возрастут. По прогнозным оценкам, к 2010 году доля автобусов, соответствующих нормам ЕВРО-1,2,3, в российском автопарке составит более 60%, легковых АТС – 55 и грузовых – 50% (см. рис. 2). А значит, валовые выбросы CO автомобильным парком по сравнению с 2002 г. могут сократиться в 2 раза, CH – в 1,8, NO_x – в 1,9 раза.

Повышение экологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры

К объектам инфраструктуры относятся автотранспортные предприятия, станции (центры) технического обслуживания и ремонта автомобилей, автозаправочные станции, стоянки и гаражи, грузовые и пассажирские терминалы, мойки автотранспорта, пункты автосервиса (шиномонтаж, регулировка систем питания, предпродажная подготовка и т.д.), отстойно-развортные площадки общественного автомобильного транспорта, пункты инструментального и экологического контроля.

Объекты инфраструктуры автотранспорта зачастую располагаются в зонах жилой застройки и являются серьезными источниками локальных загрязнений. Значительны объемы потребления данными объектами питьевой воды (1-5 л/1000 км пробега АТС), конструкционных и эксплуатационных материалов. Только в виде запчастей для поддержания работоспособности российских АТС потребляется 0,3-1 кг черных и 0,1-0,4 кг цветных металлов на 1000 км пробега автомобиля. Эти материалы, а также изношенные автомобильные покрышки (10-390 кг/АТС год) и аккумуляторы представляют собой твердые отходы автотранспортной деятельности и превращаются в источники загрязнения городских территории. Из-за утечек нефтепродуктов из емкостей для

хранения топлива на автозаправочных станциях, других объектах инфраструктуры в грунте часто образуются «линзы топлива», которые превращаются в источники загрязнения грунтовых вод.

При проведении технического обслуживания и ремонта АТС осуществляются уборочно-моечные, контрольно-регулирующие, разборочно-сборочные, слесарно-механические, кузнечные, жестяничные, сварочные, медничные, очистительно-промывочные, смазочно-заправочные, аккумуляторные, окрасочные работы. Они сопряжены с загрязнением, прежде всего, водных источников и почвы нефтепродуктами, кислотами, а также атмосферного воздуха аэрозолями и газообразными токсичными веществами. Значительные потери (разлив) нефтепродуктов связаны с тем, что доля смазочных операций в общей трудоемкости операций технического обслуживания российских грузовых АТС достигает 38,6%, крепежных операций – 25-48 %.

Процесс разукрупнения транспортных предприятий и децентрализация управления в сфере эксплуатации автомобильного транспорта, привели к образованию большого числа мелких предприятий различных форм собственности, осуществляющих как грузовые, так и пассажирские перевозки. Как следствие, обострилась проблема контроля за их деятельностью, в том числе и природоохранной. Мелкие фирмы и индивидуальные перевозчики, как правило, уходят от уплаты экологических платежей и штрафов, игнорируют природозащитные мероприятия. Все это приводит к росту локальных негативных воздействий объектов инфраструктуры автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

Развитие производственно-технической базы автотранспорта значительно отстает как по количеству объектов инфраструктуры, так и по уровню предоставляемых услуг. И как итог, растет уровень загрязнения воздуха, воды и почвы токсичными веществами и отходами. Происходит шумовое загрязнение селитебной зоны. Уничтожаются зелёные насаждения. Стихийно отчуждаются территории под неорганизованные стоянки. Более 90% автотранспортных предприятий не имеют систем оборотного водоснабжения, технических средств для очи-

стки поверхностных и сточных вод, атмосферного воздуха от токсичных и вредных веществ, оборудования для утилизации промышленных отходов, контроля экологической безопасности используемых конструкционных и эксплуатационных материалов, газоаналитического оборудования и др.

Практически нет технологического снаряжения, которое отвечает современным экологическим требованиям (Евро-1,2,3) и обеспечивает качественное обслуживание и ремонт АТС. Оснащение АТС газобаллонным оборудованием не подкрепляется мерами по реконструкции производственно-технической базы автотранспортных предприятий и СТО. Организация природоохранной деятельности на предприятиях автомобильной отрасли зачастую носит формальный характер. Нет заинтересованности руководящего звена и персонала в осуществлении этой деятельности. Уровень экологических знаний руководителей и специалистов предприятий, как правило, очень низок.

Экологическая безопасность объектов инфраструктуры автомобильного транспорта может быть повышена следующим образом:

- **внедрение безотходных и ресурсосберегающих технологий обслуживания и ремонта автотранспортной техники, адекватных её техническому уровню;**
- **использование экологически безопасных материалов для восстановления работоспособности машин;**
- **применение инженерных средств защиты окружающей среды для обеспечения соответствия объектов инфраструктуры санитарно-гигиеническим нормативам загрязнения атмосферного воздуха, водных ресурсов и почвы.**

Экологические проблемы развития автотранспортного комплекса на урбанизированных территориях с высоким уровнем автомобилизации

Окружающая среда населенных мест должна создавать комфортные психофизические условия жизни человека, а также быть фабрикой «воспроизводства основных своих элементов» – атмосферного кислорода, воды, почвенно-растительного покрова, одним словом, обладать репродуктивной способностью. Однако высокий

уровень автомобилизации урбанизированной территории сказывается на содержании кислорода в атмосфере.

Обычно уровень содержания кислорода в атмосферном воздухе является стабильной величиной в течение суток. А годовой ход содержания кислорода характеризуется его уменьшением в зимнее время на 0,1-0,3%. Но на урбанизированных территориях с высокой плотностью населения и уровнем автомобилизации ситуация меняется. Баланс потребления кислорода транспортом, населением и его воспроизводства растительностью может быть нарушен.

Возьмем Московский регион. Учитывая тенденцию роста в нем численности автомобильного парка к 2020 году в 1,8 раза по сравнению с 2002 годом (прогнозные оценки МАДИ, 2003), «расползания» столицы, можно сделать вывод, что растительность, произрастающая вокруг столичного мегаполиса, будет неизбежно уничтожаться. Но ведь есть предел техногенного (прежде всего дорожно-транспортного) освоения, когда уже на территории площадью 47000 км² будет нарушен баланс воспроизводства и потребления кислорода. По оценкам специалистов, эта «дыра дисбаланса» достигнет границ Московской области уже в ближайшие годы. На урбанизированных территориях с высоким уровнем автомобилизации наблюдаются и другие виды негативного воздействия на окружающую природную и социальную среду. Под транспортные средства, коммуникации, их парковку, хранение и обслуживание отчуждаются значительные площади территории; со временем они захламляются отходами автотранспортной деятельности. Происходит деградация локальных экосистем, их разрушение. В результате снижаются рекреационные свойства природных ландшафтов, что сказывается на качестве среды обитания человека.

Однако главные факторы негативного воздействия автотранспорта в городах на окружающую среду – загрязнение атмосферного воздуха токсичными веществами и транспортным шумом. В зонах сверхнормативного загрязнения атмосферного воздуха автотранспортом проживает примерно 10-15 млн. горожан, а численность населения, проживающего в зонах с превышением допустимых уровней авто-

транспортного шума на 5-30 дБА, составляет не менее 30 млн. человек.

Существенного (на 15-20%) снижения загрязнения воздуха автотранспортом, его неблагоприятного воздействия на здоровье населения в городах можно добиться путем оптимизации транспортных потоков. Однако практически это очень трудно сделать, так как пропускная способность большинства магистральных улиц и дороги не соответствует реальной интенсивности транспортных потоков.

Неблагоприятные режимы движения и низкие показатели экологической безопасности автотранспортных средств в сочетании с большими объемами движения, которые с каждым годом возрастают, усугубляют экологическую ситуацию в городах.

Причем это объясняется не только хроническим отставанием темпов дорожного строительства от темпов автомобилизации. На протяжении многих лет транспортные потоки не рассматривались в качестве объекта управления (в том числе и как коллективный источник загрязнения окружающей среды). Их формирование во многом определялось действием случайных факторов. Управляющие воздействия на транспортные потоки носят локальный характер и в лучшем случае ограничиваются мерами по организации дорожного движения на отдельных участках улично-дорожной сети. К тому же, до сих пор минимизация задержек транспортных средств, считается основным критерием качества организации дорожного движения. Вопросы, связанные с обеспечением экологической безопасности транспортных потоков, остаются вне сферы деятельности органов местного самоуправления городов, что в свою очередь приводит к практически неуправляемому развитию ситуации на автодорогах.

Основные резервы по снижению объемов транспортных выбросов заключаются в упорядочении движения транспортных потоков на дорожной сети (равномерное движение однородных транспортных средств с разными скоростями по разным полосам движения). Чем равномернее движение транспорта, тем меньше выбросы вредных веществ. В данной связи экологически значимыми являются такие мероприятия:

- **ограничение использования транспортных средств, не удовлетворяющих экологическим нормам;**
- **сокращение нерациональных пробегов;**
- **организация безостановочного движения посредством сооружения транспортных развязок в разных уровнях, мостовых переходов и путепроводов;**
- **внедрение на транспортных средствах и автомагистралях информационных технологий (телематики);**
- **развитие сети грузовых терминалов и отстойников большегрузных АТС вне города;**
- **рациональное распределение объемов перевозок транспортом различных форм собственности;**
- **ограничение доступа автомобилей низких экологических классов в центр города и на экологически уязвимые территории.**

Утилизация автотранспортных отходов

Значительный рост автомобильного парка на урбанизированных территориях в последние годы вызвал существенное увеличение объемов автотранспортных отходов. Относительная равномерность распределения отходов по всей территории, а также низкая скорость биологического разложения и токсичность находящихся в них материалов (отработанные масла, шины, аккумуляторные батареи, фильтры и др.) – все это привело к тому, что отходы стали источником значительного негативного воздействия на окружающую среду.

Ежегодно подвергается утилизации и вторичной переработке менее 50% общей массы отходов автотранспортной деятельности (в развитых странах до 85-90%). В крупных городах доля утилизируемых автотранспортных средств еще меньше. Например, в Москве она составляет около 15%.

Сброс автотранспортными предприятиями жидких отходов в поверхностные водоемы составляет на единицу подвижного состава до 100 кг вредных веществ. В результате разных видов производственной деятельности на территории автотранспортных предприятиях образуется: 250 кг твердых отходов на 1 автомобиль в год, которые вывозятся на захоронение на полигоны и свалки. До 900 кг твердых отходов на 1

автомобиль ежегодно передается на переработку другим предприятиям (лом черных металлов, осадок очистных сооружений, покрышки, отработанные масла, лом аккумуляторных батарей).

Из-за слабой организации работы по вторичной переработке и утилизации автотранспортных отходов (особенно в сфере эксплуатации личных АТС), каждый год в России безвозвратно теряется до 1000 тыс. т. шин, до 840 тыс. т. черных и цветных металлов, 270 тыс. т. отработанных масел и эксплуатационных жидкостей, 60 тыс. т. пластмасс, 20 тыс. т. масляных фильтров, 18 тыс. т. электролита, а также около 140 тыс. т. других материалов (стекло, текстиль, дерево, кожа, макулатура, фрикционные материалы).

Эти материалы превращаются в источник загрязнения гидросферы и литосферы, нарушают эстетику ландшафтов. На территории автотранспортных предприятий ежегодно накапливается 125-390 кг изношенных покрышек на единицу подвижного состава.

Сложившаяся в отдельных регионах сеть организаций по сбору, утилизации и переработке автомобильной техники в основном развивается стихийно. Отходы утилизируются избирательно, без должной координации, государственной регламентации и контроля, учета интересов регионов. Так, например, в Московской области, с одной стороны, вводятся в эксплуатацию новые перерабатывающие производства, а с другой – имеющиеся производственные мощности крупных предприятий лишь частично загружены (на 30-40%).

Из-за несовершенства нормативно-правовой базы и экономической незаинтересованности собирается и перерабатывается не более 35% подлежащих утилизации легковых автомобилей, 38% – изношенных шин. Повторно используется 25% объема отработанных моторных масел. В области нет производств по переработке и утилизации автомобильных пластмасс, стекла, антифриза. По экспертным оценкам, в Московском регионе перерабатывается аккумуляторного лома и отработанного электролита 20 и 11% соответственно. Пластмассы не перерабатываются и, как правило, вывозятся на свалки или сжигаются. Из общего объема собираемых отработанных свинцово-кислотных аккумуляторов до 89% посту-

пают на переработку без электролита, который выливается на землю или в канализацию, загрязняя почву и воду.

Проблемные вопросы при создании региональных систем утилизации отходов таковы:

- **разработка нормативно-правовых и методических документов, регламентирующих создание и функционирование системы управления процессами сбора и переработки отходов;**
- **уточнение нормативных сроков службы и остаточного ресурса деталей и агрегатов, нормативов на сбор для их последующей переработки;**
- **изучение механизмов влияния компонентов отходов на окружающую среду, уточнение классов опасности продуктов их переработки;**
- **разработка энергоресурсосберегающих и экологически безопасных технологий восстановления и переработки автотранспортных отходов;**
- **разработка критериев и методов оценки экологической безопасности производств по сбору, хранению, восстановлению и переработке отдельных видов отходов;**
- **разработка методов эколого-социально-экономического обоснования производственных мощностей для переработки отходов и их рационального размещения на территории с учетом её экологической техноёмкости;**
- **расширение сфер рационального использования продуктов переработки автотранспортных отходов в разных отраслях народного хозяйства;**
- **создание информационной сети интернет-ресурсов по вопросам производства, реализации, использования, восстановления и переработки автотранспортных отходов и материалов их переработки.**

Организация эффективных и экологически безопасных региональных систем обращения с автотранспортными отходами во многом зависит от создания нормативно-правовой базы для этого вида деятельности, которая должна определять следующее:

- **вывод автотранспортной техники из эксплуатации и последующую утилизацию отходов;**

- **создание в регионах систем сбора, хранения, переработки и утилизации автотранспортных отходов;**

- **организация бирж автотранспортных отходов;**

- **определение показателей повторного использования и свойств утилизируемых эксплуатационных материалов;**

- **лицензирование деятельности по обращению с отходами.**

Кроме того, необходимо ужесточить нормативы сбора и повторного использования материалов, направляемых в отходы в результате деятельности предприятий АТК.

Принять нормы рециклируемости и ремонтно-пригодности конструкции, руководство по разборке АТК с описанием материалов и токсичных веществ.

Разработать экологические требования к предприятиям по переработке и утилизации автотранспортных отходов.

Администрации Президента:

В рамках реализации административной реформы при реорганизации структуры Правительства РФ выделить Государственную службу охраны окружающей среды из структуры Министерства природных ресурсов РФ. Это ведомство должно быть самостоятельным органом экологического контроля и государственного управления. Дальнейшее совмещение функций активного природопользователя (истощение природных ресурсов) и контролера (охрана окружающей среды) под крышей МПР наносит непоправимый вред природоохранной службе, увеличивает негативное воздействие на окружающую среду отраслей народного хозяйства, включая и транспорт.

Добиться присоединения России к Киотскому протоколу по парниковым газам. Это позволит не только поднять престиж РФ на международном уровне, но и резко активизирует деятельность по энергосбережению и замещению невозобновляемых природных источников энергии на возобновляемые (экологически чистые), в том числе и на транспорте.

Федеральному Собранию Российской Федерации:

- **Принять проект федерального закона «О**

повышении экологической безопасности автотранспортного транспорта», который внесен в Государственную Думу РФ еще в 2000 году.

- Во исполнение статьи Налогового Кодекса, согласно которой вводится своего рода «экологический налог», разработать и принять рамочный федеральный закон, определяющий принципы и механизмы реализации этого налога применительно к различным хозяйствующим субъектам, в том числе занимающимся транспортной деятельностью.

- Законодательно установить сроки введения на территории Российской Федерации экологических норм выбросов автотранспортных средств, соответствующих нормам Евро-2, Евро-3 и Евро-4 с одновременным запретом эксплуатации машин более низких экологических классов и обеспечением АТС соответствующими моторными топливами.

- В рамках реализации ФЗ «О техническом регулировании» принять внесенный Правительством РФ пакет первоочередных технических регламентов, касающихся вопросов экологической безопасности автотранспортного транспорта и дорожного хозяйства.

Правительству Российской Федерации:

- Включить в состав Федеральной целевой программы (ФЦП) «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» подпрограмму «Автотранспортная экология» (Снижение негативного воздействия автотранспортного транспорта на окружающую среду) и обеспечить ее финансирование с 2005 года.

- В рамках реализации федерального закона «О техническом регулировании» разработать пакет первоочередных технических регламентов, касающихся вопросов экологической безопасности автотранспортного транспорта и дорожного хозяйства, прежде всего в сфере контроля шума транспортных средств, находящихся в эксплуатации.

Министерству транспорта Российской Федерации:

- Выступить в качестве координатора проводимой в регионах РФ деятельности по утилизации автотранспортных отходов.

- Организовать разработку подпрограммы «Автотранспортная экология» на период

2005–2008 гг. и представить предложения в Правительство РФ о ее включении в состав ФЦП «Модернизация транспортной системы России»

3.3 Информационные технологии на автомобильном транспорте России

Мощный импульс был дан развитию информационных технологий в России после саммита «Большой восьмерки» (G8) на Окинаве, который состоялся в июле 2000 г. Тогда был принят один из основополагающих документов «Окинавская хартия глобального информационного общества».

Хартия представляет собой сложный и разнонаправленный документ, определяющий основные задачи для государств мира, находящихся на различных уровнях развития информационных технологий (иногда используется равносильный термин «информационно-коммуникационные технологии»). В ней, в частности, отмечается необходимость взаимного сочетания усилий частного сектора, государства и гражданского общества в деле создания глобального информационного общества. При этом на правительства возлагается задача проведения в этой сфере предсказуемой, прозрачной и не дискриминационной политики и создания нормативной базы, необходимой для становления и развития информационного общества.

Исходя из смысла и духа Хартии, России предстоит предпринять поистине мобилизационные усилия, чтобы преодолеть так называемый «цифровой разрыв» или «цифровое неравенство» (digital divide). Ведь **страна серьезно отстает в сфере информатизации от ведущих государств мира**. Надо сказать, что после 2000 года Президент РФ и Правительство РФ предпринимают энергичные действия в этом направлении. И как итог, в каждой принятой федеральной целевой программе прописаны вопросы, в том числе и в той, в которой идет речь о развитии автотранспортного транспорта.

Безусловно, основополагающей для страны стала Федеральная целевая программа «Электронная Россия (2002–2010 годы)», утверж-

денная Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 января 2002 г. № 65.

На первый взгляд, может показаться, что она не имеет прямого отношения к автомобильному транспорту, поскольку эта отрасль экономики в ней не упоминается. Но это не так. Во-первых, Правительство в этой программе сделало акцент на том, что она призвана выполнять ряд, более общих, координирующих функций по отношению к другим федеральным программам.

Во-вторых, в ней уделяется особое внимание современным информационным технологиям как способу повышения конкурентоспособности экономики, расширения ее возможностей по интеграции в мировую систему хозяйства. На эти технологии возлагаются немалые надежды и в части повышения эффективности процессов управления на всех уровнях государственной и муниципальной власти, а также в частном секторе экономики. В связи с этим предусматривается обеспечение эффективности коммуникации системы государственного и муниципального управления, ее взаимодействия с хозяйствующими субъектами и гражданами на основе использования современных информационных технологий.

По мере реализации мероприятий, запланированных в рамках этой программы, автотранспортным предприятиям неизбежно придется столкнуться с унифицированными (сначала на федеральном, а позже и на муниципальном уровнях) стандартами подготовки и передачи данных. Впрочем, им уже приходится в какой-то мере приспосабливаться к информационным технологиям Министерства по налогам и сборам, Государственного таможенного комитета, Министерства внутренних дел, Министерства по чрезвычайным ситуациям и гражданской обороне, Госкомстата, Пенсионного фонда, Фонда обязательного медицинского страхования и некоторых других ведомств.

По мере выполнения этапов программы «Электронной России» проблема унификации будет лишь обостряться. Так, например, стандарты и форматы представления данных в инспекции МНС прежде были желательными. Ныне их налоговые работники настоятельно рекомендуют. Ну а в совсем недалеком будущем они наверняка станут обязательными.

Вместе с тем следует иметь в виду, что в субъектах Федерации, муниципальных образованиях и ряде других структур появились свои аналоги «Электронной России». Так, в апреле минувшего года на заседании Правительства Москвы была принята городская целевая программа **«Электронная Москва»**. Результаты выполнения подобных программ также будут способствовать формализации и стандартизации процессов подготовки и передачи данных.

Между прочим, реализовать программу «Электронная Россия» оказалось не так то просто. Причем настолько, что в декабре минувшего года Министерству связи принять ее новую редакцию. Как заявил на заседании Правительства России министр связи, трудность в реализации первого варианта программы заключалась в том, министерства и ведомства стали ориентироваться исключительно на собственные информационные потребности. В итоге появились дублирующие информационные ресурсы. К тому же, в федеральных органах власти было внедрено более пятнадцати различных систем финансового учета, не взаимодействующих между собой и с казначейской системой Минфина РФ.

Кроме того, процесс информатизации управленческих структур осуществлялся неравномерно: более 65% финансовых расходов приходится на технические средства и только 35% – на программное обеспечение, техническую поддержку и обучение пользователей. **В общем и целом расходы на информационные технологии в России (0,29% от госбюджета) ниже, чем в странах со сходным уровнем благосостояния.** Так, в Малайзии, по информации специалистов из Минсвязи РФ они составили 0,64% Бразилии – 0,55% отметили в Минсвязи России.

Менее масштабной, но зато более приближенной к автотранспортным предприятиям является Федеральная целевая программа **«Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)»**, утвержденная Постановлением Правительства от 5 декабря 2001 г. № 848. В ней даже есть специализированная подпрограмма **«Информатизация транспортной системы»**. Она должна стимулировать комплексную информатизацию транспорта на основе использования

современных телекоммуникационных и навигационных систем.

В рамках этой подпрограммы предполагается решение следующих основных задач:

- **организация Государственного информационного ресурса транспортного комплекса Российской Федерации;**
- **создание системы мониторинга состояния и безопасного функционирования транспортного комплекса;**
- **создание системы сбора и обработки статистической информации по транспортному комплексу;**
- **формирование единого информационного пространства, способствующего взаимодействию органов управления транспортным комплексом, субъектов и пользователей рынка транспортных услуг;**
- **создание системы логистических центров и информационного сопровождения перевозок в международных транспортных коридорах;**
- **организация системы информационного и технологического взаимодействия отдельных видов транспорта в едином транспортном комплексе страны;**
- **разработка нормативно-правового обеспечения, методологий и технологий систем информатизации транспортного комплекса (НИОКР).**

Первый этап реализации этой подпрограммы (2002–2005 гг.) предусматривает только инновационные (проектные) работы. И это вполне логично. Ведь нужно обязательно учесть результаты программы «Электронная Россия» как программы более «высокого уровня». Потому подпрограмма «Информатизация транспортной системы» программы «Модернизация транспортной системы России» пока не оказывает практического влияния на деятельность автотранспортных предприятий. Однако дальновидным руководителям стоит внимательнее следить за тем, как она воплощается в жизнь и каковы ее промежуточные результаты.

На современном использовании хозяйствующими субъектами информационных технологий широкое распространение получают т.н. ERP-системы (от англ. Enterprise Resource Planning). Они представляют собой интегрированные инфор-

мационные системы, которые формируют единую информационную среду предприятия и позволяют осуществлять всеобъемлющее управление им в режиме реального времени.

ERP-системы принято делить на три категории в зависимости от масштаба деятельности хозяйствующего субъекта: большие, средние и малые. Анализ имеющихся материалов показывает, что по масштабу хозяйственной деятельности, финансовым возможностям и решаемым задачам автотранспортные предприятия следует отнести к классу малых предприятий. Поэтому они не используют соответствующие зарубежные ERP-системы большого и среднего классов.

Больше того, автотранспортные компании в полной мере используется только распространенную систему «1С: Предприятие». Между тем есть несколько более продвинутая система «Парус». Однако, по словам ее разработчиков, используют только отдельные компоненты данной системы, обеспечивающие процессы бухгалтерского учета. В целом, по данным ИД «Коммерсантъ», доля всего транспортного комплекса России на рынке информационных технологий в последние годы составляет только 3-4% от его общего объема.

Так что вполне очевидно, что в деле информатизации автотранспортные предприятия России в силу объективных и субъективных обстоятельств отнюдь не в первых рядах. В данном случае не берутся в расчет «самописные» системы, которые создаются в ряде случаев программистами предприятий. В условиях глобализации мировых процессов, в том числе в сфере информационных технологий, они не могут существенно влиять на общие направления прогресса.

Перечисленные выше целевые программы отнюдь не исчерпывают всего многообразия современных информационных технологий. На автомобильном транспорте все более активно используется спутниковая навигация, которая позволяет с высокой степенью точности определить географические координаты транспортного средства даже при отсутствии рядом каких-либо ориентиров.

Согласно докладу американской государственной службы коммерциализации космоса (Office Of Space Commercialization), в 2002 году мировые продажи навигационного оборудова-

ния составили \$7,34 млрд. Правда, **российские потребители спутниковую навигацию практически не используют**. Почему? Потому что в России до сих пор засекречены географические карты с точностью координат до 30 метров. Между тем без точных карт применять современные средства спутниковой навигации весьма и весьма проблематично. Кроме того, есть ограничения правового характера. Ныне действующее законодательство позволяет правоохранительным органам привлечь любого пользователя GPS-средств – американской системы глобального позиционирования – к уголовной ответственности.

Значительным шагом вперед стало решение Государственной комиссии по электросвязи (ГКЭС) от 26 февраля 2003 г. № 54 г. «О регулировании использования на территории Российской Федерации навигационной аппаратуры потребителей глобальных навигационных спутниковых систем». Фактически предложено использовать на территории страны индивидуальные GPS-средства (Global Positioning System) без всяких ограничений. Более того, рядом министерств и ведомств в Государственную Думу внесен законопроект «О навигации», который позволит узаконить использование навигационной аппаратуры любыми юридическими и физическими лицами. Так что есть надежда, что и на автомобильном транспорте средства спутниковой навигации с каждым годом будут применяться более активно.

В настоящее время уже фактически используются упомянутая американская GPS и российская «Глобальная навигационная система связи» (ГЛОНАСС). Весьма активно ведется разработка аналогичного проекта в рамках Евросоюза (проект Galileo). Для того чтобы более эффективно использовать возможности навигационной аппаратуры, все перспективные навигационные приемники и у нас, и за рубежом будут настроены на прием сигналов обеих систем. Хотя каждая из национальных спутниковых группировок имеет свои параметры и индивидуальные особенности, перспективы их унификации огромны. И это прекрасно понимают производители, приступившие недавно к выпуску комбинированных GPS/ГЛОНАСС-средств (далее для про-

стоты используется наиболее распространенное обозначение GPS).

В основе спутниковой навигации лежит принцип определения местонахождения путем сравнения сигналов, одновременно принимаемых от трех и более спутников. Разница в расстоянии от каждого из спутников определяется по запаздыванию сигнала.

Простейшим устройством позиционирования является GPS-приемник, который определяет свои географические координаты средства передвижения, в которое он встроен, выводит их на дисплей или передает в компьютер. Более сложное решение – GPS-навигатор. Он представляет собой комплекс из GPS-приемника, компьютера и программного обеспечения. С помощью GPS-навигатора пользователь определяет свое точное место на карте местности. Другой вариант применения навигатора – пользователь вносит свой маршрут (координаты его точек определяются на компьютере с помощью специальных программных средств), а устройство показывает, насколько тот отклонился от заданного маршрута. Пользователь также получает возможность поиска информации об интересующих его объектах в базе данных. Все это чрезвычайно важно для водителя, следующего по плохо известному или вовсе неизвестному маршруту.

Уже сейчас в большинстве ввозимых в Россию новых автомобилей, в т.ч. автобусов и грузовиков, встроены GPS-приемники. Причем многие из них оснащены часами с «электронным компасом», созданным на базе GPS. Кстати, в этом году такими навигационными устройствами будут оснащаться практически все новые модели сотовых телефонов. С появлением нового поколения мобильных телефонов, оснащенных космическими приемниками, российским специалистам будет гораздо легче легализовать спутниковую навигацию в России.

Использование навигационных систем на автомобильном транспорте сулило немалые экономические выгоды. Так и вышло. наряду с навигационным оборудованием, все более широкое распространение получают диспетчерские системы на базе тех же технологий. Они не только ориентированы на оптимизацию перевозок, но и в ряде случаев обеспечивают такую допол-

нительную функцию, как охрана автомобиля. Кстати, чисто охранные системы зачастую позволяют отслеживать перемещения автомобиля.

Суть системы наблюдения за перемещениями автомобиля проста: в режиме реального времени непрерывно получать точные координаты транспортного средства, автоматически привязывать эти данные к карте местности (например, в виде движущейся точки на компьютерной схеме дорог или городских улиц) и по каналу обратной связи получать информацию о местонахождении отслеживаемого автомобиля. Это происходит посредством взаимодействия установленного на автомобиле электронного блока с неким центром управления. Например, в случае использования такой системы в качестве противоугонного устройства крайне важно иметь возможность дистанционно (по команде с пульта) заглушить двигатель, заблокировать дверные замки и включить сирену.

При выборе навигационной системы для организации и управления перевозками основным критерием является коммерческий потенциал: оптимизация процесса перевозок грузов или пассажиров, обеспечение их сохранности и гарантия безопасности собственно транспортного средства. Опыт использования таких систем крупными транспортными компаниями за рубежом позволяет говорить о реальном повышении эффективности перевозок на 30-35%. Стоимость системы в основном складывается из цены бортового оборудования (компьютера, датчиков, средств коммуникации), оборудования диспетчерского пункта, расходов на строительство и эксплуатацию сети связи и других затрат. Использование уже существующих сетей мобильной связи плюс тенденция к снижению цен на оборудование делают подобные схемы управления автотранспортом рентабельными.

Следует отметить, что компьютеризированные системы управления перевозками в России только начали создаваться. Так что в области мобильного позиционирования автотранспорта пока больше востребованы поисково-охранные комплексы. Преимущества таких систем на базе мобильного позиционирования несомненны. Владелец и перевозчик получают назад свое имущество, которое у них умыкнули, страхова-

тель сберегает страховые суммы, а милиция улучшает показатели раскрываемости зарегистрированных угонов.

Обратим внимание на такое немаловажное обстоятельство: при использовании стандартной системы определения местоположения с помощью исключительно сети мобильной связи GSM точность позиционирования низкая (в пределах от ста метров в центре города до многих сотен метров за городом), зато расходы на развертывание и эксплуатацию системы минимальные.

Принципиально важно то, что даже от самого высокоточного спутникового приемника мало пользы, пока координаты автомобиля не попадут к диспетчеру, поисковой службе или правоохранительным органам. Передача координат в диспетчерский центр (на пульт управления, интернет-сервер и т.п.) может осуществляться по различным каналам. К числу современных и перспективных следует отнести уже упомянутые каналы сетей мобильной связи (обычно стандарта GSM), а также каналы системы спутниковой связи (например, «Инмарсат»). Преимущество передачи по сети GSM или каналу спутниковой связи в том, что возможен поиск автомобиля в другом регионе и даже другой стране (GSM-роуминг). Приемник определяет координаты, а GSM-модуль «цепляется» за местную сеть мобильной связи и передает информацию диспетчеру или владельцу автомобиля.

Современные системы обычно предусматривают возможность доступа к визуальной информации о координатах автомобиля и к другим данным (например, скорости движения). Многие из них позволяют накапливать и выдавать подробную статистическую информацию о маршруте, местах стоянки, средней скорости и т.п. Такие системы могут использоваться крупными агентствами по прокату легковых автомобилей, причем при возврате автомобиля к стоимости аренды могут быть добавлены штрафы, например, по фактам превышения максимальной разрешенной скорости.

Все подобные системы требуют сравнительно больших расходов на оборудование: стоимость установки бортового комплекта (порядка \$1000-3000) плюс ежемесячная абонентская плата (от \$24) и расходы на связь. Однако арифметика

здесь не такая простая. Например, многие страховые компании предлагают по автомобилям, оборудованным поисковыми системами, скидку порядка 20-40% при страховании рисков «полного каско». В максимальном выигрыше оказываются владельцы самых дорогих автомобилей: скидка при страховании в некоторых случаях полностью покрывает стоимость комплекта оборудования.

Возможности систем, использующих GPS-навигацию и сети мобильной связи, не ограничиваются только перечисленными выше стандартными функциями. Например, с их помощью можно отслеживать нахождение транспортных средств в определенных границах и подавать сигнал тревоги, когда автомобиль выходит за их пределы. Это позволяет бороться не только с угонщиками транспорта, но и с теми, кто его использует нецелевым образом. Наконец, через сеть CSM можно передавать информацию еще и о текущем техническом состоянии автомобиля, что чрезвычайно важно и полезно для транспортных компаний.

Системы спутниковой навигации по своим возможностям существенно превосходят традиционные диспетчерские системы, используемые в настоящее время в России на грузовом и пассажирском автомобильном транспорте. Более того, они гораздо эффективнее дирижаблей и воздушных шаров, которые, согласно московской программе «Система навигации и телематики для городского управления и населения», предполагалось использовать в навигационных целях. По данным Министерства транспорта России, в настоящее время навигационные системы различных типов разрабатываются и внедряются всего лишь в 15 городах страны (Москва, Ярославль, Тула и др.).

На пути продвижения навигационных систем есть не только препятствия законодательного характера. Весьма дороги технические средства таких систем. Правда, есть надежда, что цены на это высокотехнологичное оборудование будут снижаться. К тому же, на рынок начинают выходить российские производители подобного оборудования.

Очень жаль, что опыт зарубежных и первых российских разработчиков абсолютно не учтен в «Концепции развития автомобильной промыш-

ленности России», одобренной распоряжением Правительства № 78р от 16 июля 2002 года и рассчитанной на период до 2010 года. Оснащение автотранспорта, в первую очередь грузового и пассажирского, средствами спутниковой навигации уже на стадии сборочного производства позволило бы начать процесс перехода к единым стандартам сбора использования данных, дальнейшего снижения суммарных расходов на внедрение современных информационных технологий на автомобильном транспорте России.

В настоящее время внедрение информационных технологий на автомобильном транспорте осуществляется на уровне муниципальных образований (городов), реже – на уровне субъектов Российской Федерации (Москва, Санкт-Петербург, Московская и Ленинградская области). Прежде всего, это касается систем связи и контроля на городском пассажирском транспорте. Причем в качестве основного организационного звена используются центральные диспетчерские станции. Они ведут сбор сведений о транспортных средствах, оказывают определенное управленческое воздействие на режимы их движения, а также информируют пассажиров о ситуации на городских маршрутах. Необходимо отметить, что решение перечисленных задач в режиме реального времени с помощью имеющихся у диспетчерских станций технических средств весьма затруднительно, а в ряде случаев – практически невозможно. В меньшей мере осуществляется внедрение информационных технологий на грузовом автомобильном транспорте. В значительной степени это связано с неопределенностью конкретных задач, подлежащих решению при грузовых перевозках.

• **Правительству РФ не следует допускать снижения уровня целостности ФЦП «Электронная Россия». Данная программа должна быть выполнена своевременно и полностью.**

• **Причем в ходе промежуточного контроля этапов выполнения положений ФЦП, желательно осуществить более конкретную увязку полученных результатов с задачами и результатами исполнения подпрограммы «Информатизация транспортной системы» ФЦП «Модернизация транспортной системы России». Это позволит повысить эффективность использования предусмотренных ресурсов за**

счет исключения дублирования некоторых проектов и концентрации усилий на наиболее важных направлениях исследовательских и проектных работ.

- **Федеральному собранию целесообразно ускорить рассмотрение и принятие законопроекта «О навигации».** Таким образом, будут сняты не всегда обоснованные ограничения на использование юридическими и физическими лицами страны навигационной аппаратуры.

- **Минпромнауки следует оказывать поддержку российским производителям навигационного оборудования, что позволит интенсифицировать процесс его внедрения в практику деятельности автотранспортных предприятий и граждан.**

Вместе с тем необходимо детально исследовать проблему внедрения навигационного оборудования уже на стадии производства российских транспортных средств. Это позволит повысить их конкурентоспособность на мировом рынке транспортных средств и услуг.

3.4 Состояние законодательной и нормативной базы

Регулирование общественных отношений на автомобильном транспорте с учетом интересов государства, населения, производителей промышленной и сельскохозяйственной продукции, межгосударственного общения и развития транспортных связей – задача чрезвычайно сложная. Дело в том, что при таком разнообразии возникающих ситуаций ее решение вряд ли принесет какие-либо однозначные ответы. А самое главное – невозможно учесть интересы и потребности всех заинтересованных физических и юридических лиц без введения тех или иных законодательно определенных ограничений. Без неопровержимого осознания этого управленческие решения, принимаемые в условиях рыночной экономики, либо будут характеризоваться неполнотой законодательных требований, либо приведут к ненужным ограничениям, противоречащим конституционным требованиям о свободе перемещения людей и товаров по территории Российской Федерации.

Немаловажен и тот факт, что деятельность автотранспортного комплекса регулируется практически всеми отраслями действующего права на территории России. К тому же определенные требования предъявляются к нему в части многочисленных норм, регулирующих порядок использования транспортных средств в межгосударственном сообщении, которые принимаются при подписании соответствующих конвенций, межгосударственных соглашений, договоров и других нормативных актов.

Надо сказать, что законодательные и исполнительные органы власти всех уровней делают многое для правового регулирования общественных и производственных отношений, имеющих отношение к деятельности автомобильного транспорта. **И тем не менее созданная законодательная и нормативная база пока не отвечает современным требованиям. Здесь несколько причин. Во-первых, недостаточны темпы законотворческой работы, неадекватно реагирование властных структур на быстро меняющуюся ситуацию в автотранспортном комплексе. Во-вторых, и это, пожалуй, главное, сплошь и рядом не согласуются на практике те или иные нормы права из различных его отраслей, поскольку нет их полной унификации.**

Между тем при эксплуатации автомобильного транспорта в рамках многоцелевого его использования определенная и достаточно большая часть нормативных требований, имеющих к нему отношение, формулируется на уровне субъектов Российской Федерации и муниципальных образований. Думается, это вполне правильный подход, но у него есть существенный недостаток. Дело в том, что на региональном и муниципальном уровнях при формировании соответствующей нормативной базы обычно исходят из собственных условий и соображений. Таким образом, появляются некоторые достаточно специфические ограничения, **которые в дальнейшем дифференцируют правовое пространство на территории всей страны, что нарушает единство транспортного обеспечения.** Это прямое следствие недостаточно четкого понимания роли государства в период формирования рыночных отношений, а также механического отказа от многолетнего российского и зарубежного опыта

регулирования отношений в транспортном комплексе. Нельзя не сказать и о том, что работа по нормативному урегулированию пассажирских и грузовых перевозок, проводимая на региональном и муниципальном уровнях, не попадает в поле зрения федеральных законодателей и не подкрепляется крайне необходимыми финансовыми ресурсами. К тому же снижается объем научных исследований, недостаточно обобщается положительный опыт организационно-законодательной работы. Ныне предпринимаемые попытки стандартизировать требования в сфере эксплуатации многомиллионного парка транспортных средств, улучшить состояние улично-дорожной сети повысить уровень законопослушности населения, по сути дела, представляют собой не что иное, как формальную реакцию на рост негативных явлений в автотранспортном комплексе.

По всей вероятности, такое положение дел будет сохраняться еще достаточно долго, поскольку ни российское общество, ни структуры власти еще длительное время будут не способны решить проблемы, растущие в АТК со скоростью снежного кома, из-за острой нехватки финансовых ресурсов. Тем не менее нужно предпринимать усилия по решению назревших проблем в автотранспортном комплексе. И, наверное, в первую очередь, необходимо устранить неурегулированность отношений на рынке автоперевозок. Эта работа должна проводиться по двум направлениям. Первое – развитие рынка труда. Второе – оптимизация на данной основе системы пассажирских и грузовых перевозок.

На федеральном уровне следует принять специальный нормативный акт, в котором будет предусмотрен обязательный учет транспортного обеспечения региона при возведении производственных, жилых других объектов муниципального или иного образования. Такой документ необходимо непременно подкрепить нормативно-методическими разработками, регламентирующими ввод объекта в эксплуатацию. Одновременно в другие нормативные акты, действующие на федеральном уровне, нужно внести требования об ответственности за невыполнение установленных законодательством норм. Причем все виды ответственности должны быть не только понятны конкретным лицам, ответст-

венным за их исполнение, но и содержать своего рода экономические санкции за их игнорирование. И что немаловажно, нормами законодательного обеспечения следует охватить как собственников объектов жизнеобеспечения, так и собственников объектов транспортной деятельности, что, в свою очередь, обеспечит взаимозавязанность всех заинтересованных сторон и исключит попытки применения запрещенных законодательством действий. Здесь как никогда должна проявиться роль государства, как главного субъекта законодательной инициативы и деятельности по регулированию общественных отношений.

При этом нужно исходить не из какого-либо частного или временного удовлетворения потребностей общества, а из долговременной политики государственного управления, рассчитанной на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу. В этой связи было бы целесообразно значительную часть федеральных законов или правительственных решений насытить нормами прямого действия, в которых обязательно будут учтены территориальная сложность Российской Федерации, особенности развития регионов, а также сохранен принцип обеспечения единства требований к процессу дорожного движения.

Причем есть и иные решения накопившихся в АТК проблем. Так, в пределах возможного повысить ответственность владельцев транспортных средств за их техническое состояние и соблюдение действующих норм технической и иной эксплуатации. В настоящее время идет большая работа по переработке Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Скажем прямо, момент благоприятный для устранения на законодательном уровне тех противоречий, которые возникают во время перевозочного процесса, ужесточения требований к участникам дорожного движения в части выполнения действующего законодательства. Следует сформировать принципиально новый подход к контролю за соблюдением участниками процесса транспортного обеспечения установленных норм и правил. И здесь не обойтись без создания условия для независимого и объективного контроля. Это возможно за счет широкого внедрения записывающей кон-

трольно-надзорной аппаратуры как встроенной в конструкцию самого автомобиля, так и действующей на инфраструктуре улично-дорожной сети в явной и скрытой форме. Причем все инстанции, обязанные принимать решения по фактам выявленных нарушений, должны строго руководствоваться полученными результатами и принципами презумпции невиновности. В таком случае можно будет достаточно объективно оценить опасность совершенного правонарушения и принять к нарушителям адекватные меры воздействия. Вполне вероятно, что к этой работе могут активно подключиться страховые компании, которые объективно и материально заинтересованы в снижении своих убытков за счет сокращения числа возникающих страховых случаев.

Есть необходимость и в проведении мониторинга общественного мнения. **В условиях формирования демократических отношений очень важно знать, какую оценку дает население происходящим на дорогах событиям, транспортному обслуживанию.** Участие в мониторинге будет для населения своего рода формой обучения и формирования навыков и умения оценивать работу важных для жизнедеятельности общества структур. Ну а мнение людей будет учитываться в работе по повышению уровня транспортного обслуживания в тех или иных регионах. Особое внимание при этом следует **уделить широкому информированию общественности о вводимых в нормативные акты изменениях, сущности предъявляемых требований, путях решения возникающих проблем.** Участие населения в обсуждении вводимых государством ограничений или послаблений в законодательной сфере, связанной с автомобильным транспортом, должно быть также нормативно закреплено и обязательно учитываться при предъявлении требований к перевозочному процессу и лицам, ответственным за его выполнение.

Нельзя не остановиться на совершенствовании таможенного законодательства.

Создание более совершенного таможенного законодательства – одно из неперенных условий снижения доли АТС в общих затратах на транспортировку грузов и пассажиров в международном сообщении. Активнее работать в этой

сфере государственные институты России побудила одобренная Всемирной таможенной организацией новая редакция Международной конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур (Киотской конвенции 1999 г.). В соответствии с ней Россия стала придерживаться в области таможенного дела принципа гармонизации и унификации с общепринятыми международными нормами и практикой. Положения Киотской Конвенции стали основным ориентиром для построения нового законодательства, в частности Таможенного кодекса, который введен в действие с 1 января 2004 года. Однако, следует учитывать то обстоятельство, что таможенное законодательство, в силу своей специфики, затрагивает сферу многих других правовых отношений, которые регулируются иными нормативными актами и законодательными кодексами – Налоговым, Гражданским и т.д. Вместе с тем, в соответствии с Конституцией Российской Федерации международные конвенции, участницей которых является Россия, имеют примат над национальным законодательством. Это означает, что если в международном договоре содержатся иные правила, чем те, которые предусмотрены в Российской Федерации, то будут применяться нормы международного договора. Так что определенные сложности при применении российского законодательства заключаются в том, что в нем не транслируются те международные нормы, которые непосредственно должны применяться в России в случае ее присоединения к соответствующему международному договору.

В настоящее время Евразийским экономическим сообществом проводится большая работа по гармонизации национальных законодательных актов в сфере таможенного дела, которые регулируют вопросы транзита товаров. Однако, когда был проведен анализ полученных результатов, выявилась настоятельная необходимость пересмотра принятых ранее положений, связанных, например, с таможенным оформлением товаров, таможенными перевозчиками, таможенным режимом транзита, сопровождением грузов и т.д. Специалисты пришли к выводу, что при транзите товаров и транспортных средств, в качестве транзитной декларации должны более широко использоваться таможенные деклара-

ции, оформленные в стране отправления, либо транспортные документы перевозчиков.

Согласно результатам исследований основных положений введенных в действие Таможенных кодексов Российской Федерации и Республики Казахстан, российский нормативный акт более точно соответствует нормам и правилам Киотской конвенции. Поэтому было бы вполне разумным такое решение: основные положения таможенного кодекса Российской Федерации принять в качестве базовых при подготовке Основ таможенного законодательства государств-участников ЕвразЭС. Помимо того, нужно выработать общие требования к составу информации, необходимой для целей таможенного контроля товаров и транспортных услуг, перемещаемых транзитом через территории государств-участников ЕвразЭС, доработать формы транспортных документов и внести необходимые изменения в законодательные акты, регламентирующие вопросы международных перевозок и вопросы организации таможенного контроля. Аналогичная работа должна быть проведена при разработке таможенных кодексов Киргизской Республики, Республики Беларусь и Республики Таджикистан.

В настоящее время многие проблемы автомобильного транспорта обусловлены тем, что нет нормативной базы, соответствующей современным условиям развития общества. А та, что есть, нуждается в упорядоченности и проработанности. Такая оценка может показаться чересчур смелой. Ведь за два минувших года в России было принято достаточно значительное количество законодательных и подзаконных нормативных актов, направленных на совершенствование социальной и экономической жизни страны. Достаточно сказать, что только в 2003 г. были приняты и введены в действие нормативные акты, связанные с обязательным страхованием гражданской ответственности, упорядочением транспортно-экспедиционной деятельности, лицензированием транспортной работы и ряд других актов общедоказательного и регионального значения.

И все же переломить негативные тенденции в развитии такой существенной части сложного социально-экономического комплекса, как автотранспортная отрасль, не удалось. Между тем

от ее деятельности зависит не только судьба занятых в ней людей, но и экономическое развитие страны. Так, до сих пор деятельность значительной части транспортного комплекса регламентируется устаревшей нормативной документацией, которая введена в действие еще в конце прошлого века. Несмотря на то, что в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации были внесены существенные изменения в сферу гражданско-правовых отношений в обществе и сформулированы достаточно ясные требования к нормативной базе, регулирующей общественно-экономические отношения в деятельности автотранспортного комплекса, продолжают действовать отсылочные (ст.ст. 784-787, 790-795, 797, 799 гл. 40 ГК РФ) нормы, определяющие вопросы перевозок и транспортно-экспедиционной деятельности. При этом законодатель, видимо, руководствовался тем, что со временем транспортные уставы и кодексы, в том числе Устав автомобильного транспорта будут приведены в соответствие с действующим законодательством Российской Федерации.

Даже практика частичного применения нынешнего Устава автомобильного транспорта РСФСР, введенного в действие еще в 1969 году и не вобравшего в себя всю совокупность современных нормативных требований, вызывает значительные осложнения и затруднения. Нарушается процесс нормализации правоотношений между субъектами автотранспортных деятельности. Данный Устав был принят более 30 лет назад и в полной мере соответствовал требованиям тогдашнего законодательства, принципам деятельности в условиях планового хозяйствования, когда подача транспортных средств и предъявление грузов к перевозке диктовались государственным планом перевозок. Обратим внимание на тот факт, что и поныне критерий плановости рассматривается в качестве главного при определении обязанностей грузоотправителя и перевозчика перед государством, хотя, конечно же, не соблюдается в силу возникновения принципиально новых рыночных отношений.

Тем не менее, данная норма не отменена и проецируется на новую экономическую ситуацию, усложняя в отдельных случаях складывающиеся правоотношения и противоречия требованиям ст. 8 Конституции Российской Федерации,

которая закрепляет свободное перемещение товаров и услуг, провозглашает конкуренцию и свободу экономической деятельности в качестве экономических основ конституционного строя.

В настоящее время между грузоотправителем и перевозчиком установились частноправовые отношения, которые опираются на основной принцип гражданского законодательства, а именно: равенство участников гражданских отношений. Это выражается, прежде всего, в недопустимости наделения одного из участников правоотношений властными полномочиями, обеспечении свободы гражданско-правового договора, автономии воли. В нынешних социально-экономических условиях практически уже невозможно выполнение ряда положений УАТ, которые связаны с тарифами и расчетами, прямым смешанным сообщением, предъявляемыми исками, претензиями и требованиями по компенсации нанесенного ущерба на основе применения внесудебных процедур и т.д. Таким образом, проблема введения в действие нового Устава уже давно перезрела. Однако разработка новой редакции УАТ в форме федерального нормативного акта необоснованно затянулась. Это отнюдь не способствует улучшению обстановки на улицах и дорогах России, поскольку нормотворчески не урегулированы взаимоотношения всех сторон, принимающих участие в перевозке грузов, пассажиров и багажа и почты.

Устав автомобильного транспорта должен быть сформирован с учетом интенсивно развивающегося законодательства Российской Федерации во всех сферах общественно-государственных отношений. В связи с этим целесообразно высказать ряд достаточно принципиальных концептуальных положений.

Прежде всего, новый УАТ, исходя из накопленной практики и возникающих проблем в перевозочном процессе, должен в основном регулировать главные вопросы коммерческих отношений применительно к автотранспортной деятельности. Из него необходимо исключить требования, относящиеся к другим специальным отраслям права или законодательства. При его создании нужно иметь в виду нарастающий поток требований в сфере межгосударственных отношений и процесс интеграции России в общеевропейский рынок товаров и услуг. Следует при

этом также учесть принятые законодательные акты аналогичного содержания в ряде стран СНГ (Белоруссия, Украина), а также проводимую работу по гармонизации законодательных требований на территории целого ряда стран Евразийского союза.

Вряд ли возможно на основе какого-либо одного нормативного акта регулировать все отношения, возникающие в сфере перевозки грузов, пассажиров, почты и оказания услуг. Поэтому в новом УАТ необходимо прописать четко сформулированные требования к коммерческим отношениям между заинтересованными субъектами этой деятельности и механизмами регулирования этих отношений. И все это должно соответствовать положениям Гражданского кодекса, кодексов Таможенного и об административных правонарушениях, других нормативных актов, а также накопленной судебной и процессуальной практики. Причем создание и введение в действие нового УАТ нужно подкрепить новыми федеральными законами, которые будут регулировать работу автотранспортного комплекса с учетом всего многообразия предъявляемых к нему требований. При этом следует исходить не только из необходимости разработки и принятия первоочередных законопроектов, но и из концепции законодательного обеспечения деятельности автотранспортного комплекса страны и специфики его работы на территории Российской Федерации в целом, на региональном уровне и за рубежом.

Особое внимание, на наш взгляд, следует уделить вопросам государственной политики в деле регулирования деятельности автотранспортного комплекса. Здесь нужно исходить из требований по защите окружающей среды, безопасности движения, обслуживания различных, в том числе льготных категорий населения, необходимости создания нормальных условий для бизнеса, предоставления услуг, развития цивилизованных, действующих в интересах общества взаимоотношений с другими видами транспорта. При этом должны быть четко продуманы этапы проведения этой многосложной работы, ответственность министерств и ведомств за подготовку проектов нормативных документов.

С целью совершенствования законодательной и нормативной базы для работы автомобильного транспорта предлагается:

Правительству Российской Федерации:

- **подготовить и принять перечень нормативных требований, а также определить порядок их учета при решении вопросов транспортного обслуживания на уровне субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.**

Государственной Думе при принятии поправок и дополнений к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях:

- **рассмотреть возможность законодательного обеспечения с точки зрения повышения действенности контроля за исполнением участниками транспортного процесса установленных норм и правил.**

Министерству транспорта Российской Федерации:

- **в течение 2004 года разработать и подготовить перечень нормативных актов, направленных на усовершенствование деятельности автотранспортного комплекса страны в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе, исходя из изменений в экономике страны, а также актуализировать требования к транспортному обеспечению на межгосударственном уровне.**

Заключение

Значение автомобильного транспорта России трудно переоценить. Автомобильный транспорт и автомобильная промышленность являются ключевыми отраслями экономики России. Присоединение России к Всемирной торговой организации, способное открыть новые транспортные возможности, является одним из составляющих элементов стратегического курса торговой политики России; сроки интеграции России в мировое хозяйство будут определяться, прежде всего, перспективами развития российской экономики и транспорта в целом.

Процесс интенсивной автомобилизации общества неоднозначен. В принципе он обеспечивает новое качество жизни населения, способствует развитию рыночной экономики, формиро-

ванию устойчивых внешнеэкономических связей. Однако все это сопровождается целым рядом негативных явлений:

- **значительные общественные потери из-за высокого уровня аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий;**
- **активное химическое и шумовое загрязнение окружающей среды;**
- **перегрузка дорог и городских улиц, большое количество заторов и задержек в движении грузов и пассажиров;**
- **дестабилизация работы наземного пассажирского транспорта;**
- **все возрастающая необходимость отведения больших площадей городских территорий для парковки, прокладки транспортных путей, строительства эстакад, мостов, других искусственных сооружений;**
- **использование значительных материальных средств и финансовых ресурсов для строительства загородной сети автомобильных дорог и их оборудования современными средствами организации дорожного движения, оказания помощи пострадавшим в ДТП людям и эвакуации поврежденного транспорта;**
- **сложность утилизации отходов производственной деятельности как самого автомобильного транспорта, так и предприятий по его обслуживанию.**

По оценкам специалистов, общие ежегодные потери от отрицательных последствий автомобилизации в Российской Федерации составляют от 2% до 3% ВПП. Вряд ли это можно считать допустимым для страны, в которой еще достаточно сложная социально-экономическая ситуация.

Дальнейшее развитие автомобильного транспорта не может быть просто связано с ростом количественных показателей автопарка страны даже в форме дифференциальных отношений, хотя и такая позиция имеет определенное право на жизнь и в принципе имеются пока еще условия, обеспечивающие такой рост. Это и повышение жизненного уровня населения, увеличение объемов производства в различных отраслях экономики, увеличение доли участия российских транспортных организаций в поставке экспортных товаров на мировые рынки, упрощение про-

цедур транзита через сопредельные государства и целый ряд других условий.

Вполне очевидно, что одним из основных направлений деятельности по развитию более совершенного автотранспортного обеспечения станет модернизация транспортных технологий, обеспечивающих движение в сфере движения грузов на основе интеграции производственных и транспортных процессов и применения принципов транспортной логистики. И здесь многое зависит от своевременного создания в необходимых объемах мультимодальных логистических центров в транспортной инфраструктуре, а также развития системы мультимодальных транспортных операторов на основе комплексной информатизации транспортных процессов.

Целесообразно сосредоточить внимание на дальнейших действиях по правовому регулированию процесса развития автомобилизации:

- **создание законодательной базы, обеспечивающей разумное регулирование использования автомобильного транспорта с учетом экологических требований;**
- **разработка и введение в действие системы дифференцированного налогообложения как способа управления ростом автомобилизации, структурой автомобильного парка, режимами потребления топлива, а также условиями эксплуатации автотранспортных средств. Это позволит вытеснить с рынка автотранспортных услуг недобросовестных и ненадежных предпринимателей, создаст необходимые условия для концентрации производства, сократит предпосылки для нерационального использования транспортных средств, в том числе отразится на уменьшении автопарка грузопроизводителей;**
- **осуществление программы развития общественного пассажирского транспорта как альтернативы использованию транспорта в личном пользовании. Это позволит снизить транспортную загрузку городских магистралей на основе реализации принципа «park and drive»;**
- **обеспечение дальнейшего развития системы обязательного страхования ответственности и рисков, связанных с автотранспортной деятельностью;**
- **усовершенствование системы статистиче-**

ского наблюдения за работой перевозчиков всех организационных форм и форм собственности;

- **введение в действие таких нормативных требований, нарушения которых было бы не только невыгодным для владельцев автомобильного транспорта, но полностью бы исключало нарушителей из процесса дорожного движения, а дальнейший их допуск к перевозочному процессу стал бы чрезвычайно затруднительным;**

- **завершение процессов приватизации и разгосударствления в автотранспортном комплексе при определяющей роли государства в части распределения ответственности за его состояние на основе бескомпромиссного подхода в деле лишения лицензий, прав на осуществление той или иной разрешенной законом деятельности в автотранспортной сфере во всех случаях выявленных нарушений норм и правил.**

По-прежнему достаточно спорен вопрос о роли государства в транспортном секторе России. Если принять во внимание мировой опыт, то совершенно очевидно, что полностью исключить государство из управления деятельностью автотранспорта невозможно. Это может привести к невосполнимым потерям. Кроме того, существуют и сферы полной ответственности государства, связанные, например, с развитием опорной транспортной инфраструктуры, обеспечением правоохранения, безопасности дорожного движения и общественной безопасности, решением задач обороноспособности страны. В обозримой перспективе сохранится необходимость государственной поддержки российских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг с целью противодействия прямому протекционизму со стороны иностранных конкурентов. Особой заботой государства было и остается развитие дорожной сети, приведение ее в состояние, отвечающее требованиям интенсивной автомобилизации страны.

Решение указанных задач потребует бюджетных ассигнований и эффективного их использования. Особая сфера деятельности, где государство может и должно сказать свое слово, это создание условий для сочетания целевого бюджетного финансирования с различными механиз-

мами привлечения негосударственных средств. Например, организация внутренних целевых займов под государственные гарантии.

По сути дела, предстоит найти принципиально новую инвестиционную модель инвестирования АТК. Задача эта достаточно сложная вследствие высокой фондоемкости транспортной отрасли. Сегодня на долю всего АТК приходится до 7% ВПП и около 12% инвестиций. Средний уровень износа основных фондов составляет на транспорте до 70%. Та техника, которая производится в России и ввозится из-за рубежа, ежегодно дорожает. Думается, что в условиях роста инвестиционного рейтинга России достаточно привлекательным станет развитие частно-государственного партнерства, обеспеченного необходимой правовой базой.

Лейтмотивом определения роли государства и его целесообразного вмешательства в транспортную деятельность можно считать высказанные 29 октября 2003 г. на заседании Госсовета Российской Федерации под председательством Президента Российской Федерации Путина В.В. предложения об оптимизации масштабов государственной собственности, а также адекватном правовом регулировании и со-

вершенствовании антимонопольной и лицензионной политики.

В целом, дальнейшее эффективное развитие АТК возможно при условии обеспечения практически всех направлений деятельности необходимыми законодательными и подзаконными нормативными актами на федеральном уровне, а также на уровне субъектов Российской Федерации и муниципальных образований. Причем совершенно очевидно, что в этом отношении большое внимание должно быть уделено разработке нормативных актов прямого действия, что позволит резко уменьшить количество подзаконных актов, всевозможных инструкций, правил и толкований. А стало быть, значительно сократится их путь от официального принятия до практического применения.

Сегодня крайне необходимо разработать и принять основополагающие законы, достаточно комплексно регулирующие развитие отрасли с учетом действующего в России законодательства в экономической области, а также принять и ввести в действие государственные стандарты с требованиями к транспортным средствам и ликвидировать правовой вакуум в части, касающейся перевозок пассажиров и грузов.

Приложение

ПРЕЗИДЕНТУ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПУТИНУ В.В.

7 апреля 2003 года

Уважаемый Владимир Владимирович!

Направляем Вам Обращение, принятое участниками конференции **«Проблемы и перспективы автотранспортной отрасли России»**.

Конференция была проведена 27 марта с.г. с участием представителей Правительства, Государственной Думы РФ, деловых и общественных кругов, международных организаций.

В ходе конференции участники выразили серьезную озабоченность состоянием дел в автотранспортной отрасли и единодушно высказались за то, что настало время для кардинального пересмотра роли и места автотранспорта в списке приоритетов национальной промышленной и транспортной политики. Дискуссия подтвердила, что рост рыночной экономики не только сопровождает, но и в значительной мере обусловлен опережающим развитием автотранспорта, и что достижение повышенных показателей экономического роста в ближайшие годы невозможно без создания нормальных условий для развития автотранспортного комплекса России.

От имени участников конференции убедительно просим Вас поручить соответствующим правительственным органам рассмотреть вышеуказанное обращение и принять необходимые меры для исправления создавшейся ситуации.

С уважением,

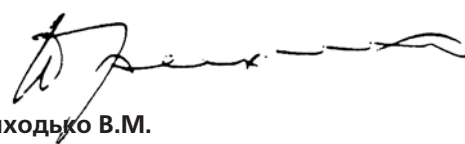
Рунов И.Б.

Глава
Московского представительства
Всемирной организации
автомобильного транспорта (IRU)



Приходько В.М.

Ректор
Московского автомобильно-
дорожного института (ГТУ)



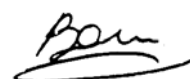
Чубуков А.Б.

Ректор
Московского транспортного института



Васильков А.А.

Председатель
Совета международных
автоперевозчиков Центрального
федерального округа



**ПРЕЗИДЕНТУ РФ
В.В. ПУТИНУ
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ
М.М.КАСЬЯНОВУ
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ РФ
Г.Н.СЕЛЕЗНЕВУ
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
С.М.МИРОНОВУ**

**ОБРАЩЕНИЕ УЧАСТНИКОВ КОНФЕРЕНЦИИ
ПО ПРОБЛЕМАМ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ**

МОСКВА
27 марта 2003 года

На рубеже XXI века Россия вступила в эпоху сплошной автомобилизации. Для граждан России автомобиль, наконец, превратился из «роскоши» в средство массового передвижения. Для экономики страны автомобиль стал главным средством доставки грузов и людей. Каждый день в России автомобилями перевозится 62 млн. пассажиров и 17 млн. т. грузов – это, соответственно, в 17 и 6 раз больше, чем перевозится по железным дорогам (не говоря уже о других видах транспорта). На автомобильном транспорте занято более 10 % всего трудоспособного населения России.

Казалось бы, факт налицо – за считанные годы в экономике страны создан и развится новый мощный сектор услуг, действующий в сторону устранения болезненного сырьевого перекоса в экономике России. Миллиарды рублей в виде налогов и пошлин полились в бюджет. К сожалению, все это развитие носило во многом стихийный характер и не опиралось на продуманную экономическую политику. Автомобилизация оказалась неожиданностью для чиновников всех уровней – от муниципальных властей до высших российских законодателей. По некоторым оценкам потери экономики России из-за нерешенных проблем автотранспорта составляют сотни миллиардов рублей. 35 тысяч ежегодно погибших в автокатастрофах, десятки миллионов тонн токсичных выбросов, криминал, огромный теневой рынок транспортных услуг – вот цена и следствие невнимания государства к проблемам автотранспорта. Правительство, законодатели, средства массовой информации многие годы озабочены реформой железных дорог, приватизацией авиатранспорта, спасением морского флота – а весь автомобильный «флот» России между тем продолжает жить по советскому Уставу образца 1969 года. Понадобился жестокий кризис декабря прошлого года в системе международных автоперевозок и угроза забастовки автомобильных перевозчиков-международников по всей России для того, чтобы что-то с трудом начало делаться.

Настало время для кардинального пересмотра роли и места автотранспорта в списке приоритетов национальной промышленной и транспортной политики. 90-е годы подтвердили, что рост рыночной экономики не только сопровождает, но и в значительной мере обусловлен опережающим развитием автотранспорта. Без такого решительного поворота к проблемам автотранспортного комплекса невозможно будет достичь тех повышенных показателей экономического роста в ближайшие годы, на которые Президент России ориентирует Правительство.

Сегодня участники совещания из числа ведущих представителей бизнеса, российских и международных ассоциаций автоперевозчиков, общественных и научных кругов обращаются к высшему руководству России с

настоятельной просьбой обратить внимание на проблемы, стоящие перед автотранспортом страны, и начать широкий Общественный Диалог. С этой целью мы предлагаем провести в течение года серию конференций/Круглых столов, посвященных анализу ситуации в конкретных областях, перечисленных в прилагаемом перечне, с привлечением ведущих специалистов, бизнесменов, политиков и ученых с целью последующей выработки плана совместных действий. А в начале 2004 года мы обязуемся вновь встретиться и подвести итоги этого Диалога.

Рунов И.Б.

Глава

Московского представительства
Всемирной организации
автомобильного транспорта (IRU)



Чубуков А.Б.

Ректор

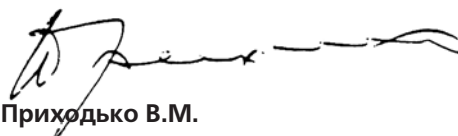
Московского транспортного института



Приходько В.М.

Ректор

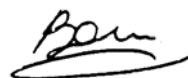
Московского автомобильно-
дорожного института (ГТУ)



Васильков А.А.

Председатель

Совета международных
автоперевозчиков Центрального
федерального округа



**ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕКОМЕНДАЦИЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
«ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ»**

от 27 марта 2003 года

1. В области национального и международного права

Провести Круглый Стол, посвященный анализу правового поля в области автомобильного транспорта России; презентация аналитического доклада IRU по правовому полю РФ; обсуждение проекта Федерального закона «Устав автомобильного транспорта».

Апрель

Завершить разработку и подписать рамочное Соглашение между российскими федеральными ведомствами и IRU, касающегося порядка применения Конвенции МДП 1975 года на территории России.

Май

Издание аннотаций на русском языке законодательных актов Европейского Союза в области автомобильного транспорта.

Сентябрь

Участие в разработке концепции и проекта Федерального закона РФ «Об автотранспортной деятельности».

Апрель - ноябрь

2. В области государственного регулирования и контроля

Провести Круглый Стол, на котором обсудить основные положения Федеральной программы развития автотранспорта России до 2010 года, а также актуальные отраслевые нормативные акты, в том числе методические указания по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг) на автомобильном транспорте.

Сентябрь

Провести совместно с Минтрансом, ГТК РФ, Минэкономразвития, МИД и Министерством по антимонопольной политике Круглый стол, посвященный вопросам усиления контроля за деятельностью иностранных перевозчиков на территории РФ, ужесточению санкций в случаях нарушения действующих правил осуществления международных автомобильных перевозок.

Июль

3. В области международных перевозок

Провести совместно с Посольством Греции и Представительством Еврокомиссии в Москве Круглый Стол по автотранспорту, на котором обсудить ряд вопросов, связанных с расширением ЕС, и организовать презентацию совместного аналитического доклада IRU и Международной академии транспорта по «Белой книге о развитии европейского транспорта до 2010 года».

Апрель

Организовать совместно с АСМАП Конференцию по проблемам международных автотранспортных перевозок, функционирования системы МДП на территории России, последствий вступления России в ВТО для рынка автоперевозок в ходе ежегодного отчетного собрания АСМАП.

Май

Завершить подготовку текста Совместной декларации о противодействии недобросовестной конкуренции и ликвидации барьеров на международном автомобильном транспорте и принять ее на уровне министров транспорта государств-участников СНГ в на очередном совещании КТС СНГ в г. Душанбе.

Июнь

Подготовить предложения по организации межправительственных комиссий в рамках СНГ по снижению и отмене административных (нефизических) барьеров на автотранспорте.

Сентябрь

4. В области обеспечения безопасности дорожного движения

Провести совместно с ГАИ-ГИБДД семинар по проблеме повышения безопасности дорожного движения и результатам применения положений нового Кодекса об административных правонарушениях при осуществлении международных автоперевозок.

Июль

Провести переговоры с Делегацией Европейской Комиссии в России, Организацией экономического сотрудничества и развития (ОСДЕ) и Правительственной Комиссией по безопасности дорожного движения (РФ) по запросу на проект Tacis/Bistro по совершенствованию безопасности дорожного движения для обеспечения снижения аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Апрель

5. В области экологии

Провести совместно с Представительством Евросоюза 11-ое заседание Круглого Стола по автомобильному транспорту, посвященное экологическим проблемам.

Октябрь

6. В области образования и подготовки кадров

Провести на базе МАДИ совместно с Академией IRU Круглый Стол по проблемам подготовки кадров для автотранспортной деятельности, на котором обсудить:

- порядок подготовки и переподготовки водителей транспортных средств;
- проблему организации выпуска российской промышленностью специальных учебных автомобилей, тренажеров и т.д. для подготовки водителей;
- международные проекты и программы, направленные на повышение качества обучения специалистов автотранспортной отрасли.

Май, октябрь, ноябрь

7. В дорожной отрасли

Провести Круглый Стол по проблеме привлечения негосударственных инвестиций в дорожное хозяйство России в рамках Международной Евроазиатской конференции по транспорту «Транстек-2003» в Санкт-Петербурге.

Сентябрь

ДЕКЛАРАЦИЯ
по вопросам обеспечения безопасности на транспорте
в государствах-участниках Содружества Независимых Государств

Правительства государств-участников Содружества Независимых Государств,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в последнее время в государствах-участниках СНГ, как и во многих других государствах мирового сообщества, проблема терроризма резко обострилась, приобрела транснациональный характер и создает прямую угрозу для международного мира и безопасности,

РУКОВОДСТВУЯСЬ общепризнанными принципами и нормами международного права, а также нормативными документами, принятыми в рамках ООН, СНГ, и другими актами международного характера, касающимися проблем безопасности на транспорте, терроризма и борьбы с ним,

ПРИЗНАВАЯ, что транспорт является важнейшей составляющей международной торговли и производства, а вопросы обеспечения безопасности на транспорте напрямую связаны с функционированием экономики государств-участников СНГ,

СЧИТАЯ, что проблемы предупреждения, выявления, пресечения и расследования преступных деяний и террористических актов, угрожающих безопасности транспорта, являются жизненно важными для государств-участников СНГ и требуют пристального внимания как государственных органов, так и деловых и общественных кругов,

УЧИТЫВАЯ, что для эффективной борьбы с терроризмом и обеспечения безопасности на транспорте необходимо осуществить комплекс мер на национальном и международном уровнях, включающих заключение международных договоров и расширение сферы их действия на сотрудничество компетентных органов и неправительственных организаций государств-участников СНГ,

ПОНИМАЯ безопасность на транспорте как состояние защищенности жизни и здоровья граждан, а также их имущества во время перевозки, транспортной инфраструктуры, обустроенной для передвижения транспортных средств и перемещения грузов, структур и механизмов управления различными видами транспорта, обеспечиваемое проведением согласованных организационно-технических мероприятий на основе сближения национальных законодательств государств Содружества в данной области,

ПОДДЕРЖИВАЯ деятельность государств-участников СНГ и международных организаций, направленную на содействие обеспечению безопасности на транспорте, считают необходимым предпринять меры как на национальном уровне, так и в рамках Содружества Независимых Государств для обеспечения безопасности на транспорте, предотвращения террористических акций и использования транспорта в преступных и противозаконных целях.

С этой целью:

1. Правительствам государств-участников Содружества Независимых Государств:
 - предпринять необходимые меры по формированию правовой базы сотрудничества в сфере борьбы с терроризмом и контрабандой на транспорте;
 - усилить меры по обеспечению охраны государственных границ с целью пресечения незаконного

оборота оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, наркотиков, опасных грузов, осуществляемого с использованием различных видов транспорта;

- предусматривать при составлении проектов национальных бюджетов финансирование расходов, связанных с реализацией мероприятий по борьбе с терроризмом и контрабандой на транспорте.
2. Компетентным органам государственного управления государств-участников СНГ:
- продолжить выполнение Договора о сотрудничестве государств-участников СНГ в борьбе с терроризмом (Решение СГП СНГ от 04.06.1999);
 - привести работу персонала, обслуживающего транспортные средства заграничного следования, техническое состояние указанных транспортных средств и порядок их загрузки в соответствие с международными стандартами;
 - проводить согласованные организационно-технические мероприятия по обеспечению безопасности на транспорте в Содружестве Независимых Государств, обеспечивая при этом соблюдение основных прав и свобод человека;
 - осуществлять обмен информацией об угрозах безопасности транспортной инфраструктуры;
 - обеспечивать реализацию положений Соглашения о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Решение СГП СНГ от 26.05.1995);
 - осуществлять на территории СНГ практику сертификации и лицензирования авиационной безопасности в соответствии с национальными законодательствами;
 - решать вопросы об организации сопровождения отдельных международных авиарейсов сотрудниками транспортной милиции;
 - осуществлять поддержку национальных программ оснащения аэропортов и предприятий гражданской авиации, объектов железнодорожного и автомобильного транспорта, морских и речных портов современными техническими средствами обеспечения безопасности и предотвращения террористических актов;
 - обеспечивать совместно с ассоциациями международных перевозчиков государств-участников СНГ и Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) эффективное функционирование международной гарантийной системы автодорожной перевозки грузов МДП (TIR) и защиту этой системы от мошенничества и злоупотреблений, содействуя, в частности, более широкому внедрению системы «Сейфтир»;
 - изучать и распространять опыт подготовки кадров в области антитеррористической деятельности на объектах транспорта;
 - в рамках заинтересованных государств-участников СНГ проводить учения по отработке скоординированных действий по предотвращению и пресечению террористических актов, а также возникновению других чрезвычайных ситуаций на транспорте;
 - укреплять систему проведения совместных оперативно-профилактических мероприятий по выявлению преступных группировок, экстремистов, вынашивающих намерения совершать террористические акции на транспорте, а также нелегальных мигрантов и лиц, осуществляющих незаконную транспортировку оружия и боеприпасов, взрывчатых веществ и наркотических средств;
 - ускорить создание единой информационной системы справочного учета и базы данных по установлению преступников, находящихся в розыске, лиц, подозреваемых в причастности к террористической деятельности, участников и лидеров незаконных вооруженных формирований для практической деятельности органов внутренних дел на транспорте государств-участников СНГ;
 - поддерживать контакты с представителями средств массовой информации и взаимодействовать с ними в области освещения фактов террористической и криминальной деятельности, а также антитеррористической и антикриминальной деятельности правоохранительных органов, исключая при этом утечку конфиденциальной информации.

3. Правоохранительным органам государств-участников СНГ осуществлять взаимодействие и координацию своей деятельности с Антитеррористическим центром государств-участников СНГ, а также с консультативными группами высокого уровня по безопасности на транспорте, созданными в государствах Содружества.

4. Межгосударственным (межправительственным) органам сотрудничества в области транспорта СНГ совместно с правоохранительными структурами, специальными службами и компетентными органами государственного управления государств-участников СНГ регулярно рассматривать вопросы комплексного обеспечения безопасности на транспорте в государствах Содружества.

У нас общий враг – терроризм. Для борьбы с ним необходимо тесное сотрудничество ради благородной цели – обеспечения безопасности людей!

РЕШЕНИЕ
о Декларации по вопросам обеспечения безопасности на транспорте
в государствах-участниках Содружества Независимых Государств

Совет глав правительств Содружества Независимых Государств
решил:

1. Принять Декларацию по вопросам обеспечения безопасности на транспорте в государствах – участниках Содружества Независимых Государств (прилагается),
2. Поручить Координационному транспортному совещанию министров транспорта государств-участников СНГ совместно с Антитеррористическим центром государств-участников СНГ, Исполнительным комитетом СНГ и компетентными ведомствами государств Содружества разработать перечень мероприятий по комплексному обеспечению безопасности на транспорте в государствах-участниках Содружества Независимых Государств.

Совершено в городе Ялта 18 сентября 2003 года в одном подлинном экземпляре на русском языке. Подлинный экземпляр хранится в Исполнительном комитете Содружества Независимых Государств, который направит каждому государству, подписавшему настоящее Решение, его заверенную копию.

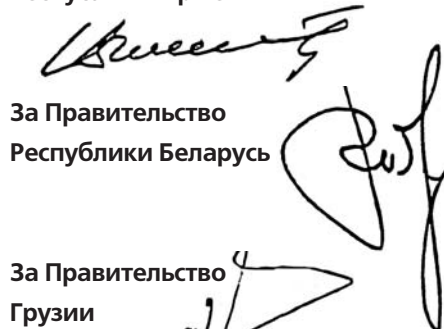
За Правительство

Азербайджанской Республики



За Правительство

Республики Армения



За Правительство

Республики Беларусь

За Правительство

Грузии

За Правительство

Республики Казахстан

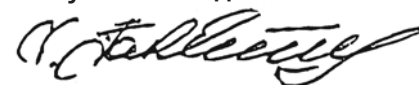
За Правительство

Кыргызской Республики



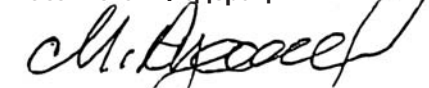
За Правительство

Республики Молдова



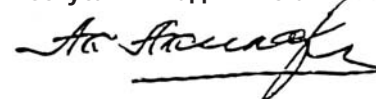
За Правительство

Российской Федерации



За Правительство

Республики Таджикистан



За Правительство

Туркменистана

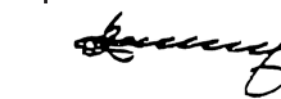
За Правительство

Республики Узбекистан



За Правительство

Украины



СОВМЕСТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ
о противодействии недобросовестной конкуренции и
ликвидации барьеров на международном автомобильном транспорте
государств-участников СНГ

Полномочные представители Правительств государств-участников Содружества Независимых Государств (СНГ)

ПРИЗНАВАЯ важнейшую роль автомобильного транспорта в обеспечении устойчивого развития межгосударственной интеграции, транснациональных рыночных и производственных процессов, международной торговли, институтов социального обеспечения и занятости;

ПОДТВЕРЖДАЯ, что автомобильный транспорт стран евроазиатского региона имеет огромный экономический потенциал, при этом, проблемы автомобильного транспорта требуют пристального внимания как со стороны государственных органов, так и стороны деловых, научных и общественных кругов;

ИСХОДЯ из принципа, что использование цивилизованных правил и традиций, а также открытость предпринимательской деятельности обеспечивают в условиях конкуренции за счет открывающихся возможностей по применению наиболее эффективных методов обслуживания, развитию сотрудничества между конкурирующими предприятиями, способствуя интеграции национальных автотранспортных систем и росту взаимных перевозок.

УЧИТЫВАЯ, что

- нарушение принципов конкуренции в области автомобильного транспорта является результатом недостаточной гармонизации налогового, таможенного, транспортного законодательства, его применения и трактовки в рамках СНГ, а также нарушения некоторыми перевозчиками основных существующих законов и правил, регулирующих работу автомобильного транспорта,
- только при условии добросовестной конкуренции на рынке автотранспортных услуг уровень ставок на перевозки, обеспечивающий компенсацию затрат и необходимый размер прибыли в соответствии с действующими законами и правилами, будет обеспечивать дальнейшее развитие отдельных предприятий, а также способствовать прогрессу отрасли в целом.

ЗАЯВЛЯЮТ о своем намерении предпринять необходимые меры, как на национальном уровне, так и в рамках СНГ для создания единого транспортного пространства на территории государств-участников СНГ и пресечения практики недобросовестной конкуренции в автотранспортной области.

ПОНИМАЕТСЯ, что недобросовестная конкуренция – это любые действия хозяйствующих субъектов, направленные на приобретение преимуществ в предпринимательской деятельности, которые противоречат положениям действующего законодательства, обычаям ведения коммерческой деятельности, требованиям добропорядочности, разумности и справедливости и могут причинить или причинили убытки другим хозяйствующим субъектам – конкурентам, либо нанести ущерб их деловой репутации.

К методам недобросовестной конкуренции относятся:

- стремление достигнуть монопольных позиций на рынке с помощью соглашения, сговора, согласованных действий, направленных против отдельных конкурентов;
- использование дискриминационных цен или/и коммерческих условий (демпинг);
- применение некорректных приемов рекламы;

- нарушение стандартов, условий и качества поставки товаров и услуг;
- недобросовестное использование имени или фирменного знака конкурента;
- дискредитация деловой практики конкурента, незаконное использование деловых достижений конкурента;
- незаконное использование результатов интеллектуальной деятельности и приравненных к ним средств индивидуализации юридического лица, индивидуализации продукции, выполнения работ, услуг;
- вмешательство в деловые отношения конкурента;
- использование предоставленных субсидий, компенсационных льгот, скидок, для достижения преимущества перед конкурентами;
- злоупотребление доминирующим положением на определенном сегменте рынка (направлении перевозок);
- коррупция и взяточничество с целью повышения конкурентоспособности на рынке и получения коммерческих преимуществ.

ПРИНИМАЕТСЯ, что для того, чтобы поставить решительный заслон любому рода проявлениям недобросовестной конкуренции в автомобильных перевозках необходимо предпринять следующее:

1. гармонизировать в рамках стран СНГ критерии и механизм допуска к профессии международного автомобильного перевозчика
2. зафиксировать существующее положение в области трансграничных, фискальных и технических барьеров на международном автомобильном транспорте и начать работу по осуществлению комплекса правовых мер по их устранению на национальном и международном уровне, гармонизации правовых и нормативных актов, включая заключение и ратификацию международных договоров, расширение сферы их действия на основе сотрудничества компетентных государственных органов и неправительственных организаций;
3. вовлечь в процесс противоборства недобросовестной конкуренции всех участников отрасли (автоперевозчики, экспедиторы, логистики) и регулирующие ее государственные учреждения (министерства транспорта, таможенные и налоговые органы, правоохранительные структуры, региональные органы власти и пр.);
4. при подготовке международных договоров, соглашений и целевых программ оговаривать в них меры по устранению барьеров на пути эффективного развития автомобильного транспорта;
5. продолжать сотрудничество, направленное на эффективное соединение европейских и азиатских автотранспортных сетей, в том числе, используя инфраструктуру транспортных коридоров Запад-Восток и Север-Юг;
6. совершенствовать координацию деятельности по обеспечению стабильности и эффективности функционирования международной гарантийной системы грузовых автоперевозок МДП и совместно с компетентными органами государственной власти государств-участников СНГ, уполномоченными ассоциациями международных автоперевозчиков и Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) обеспечить защиту этой системы от мошенничества и злоупотреблений;
7. содействовать либерализации и упрощению системы выдачи ежегодных контингентов разрешений на двусторонние и транзитные перевозки грузов и перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении, а также взаимному упрощению разрешительной системы в области регулярных международных пассажирских перевозок, имея целью постепенную ликвидацию необоснованных ограничений;
8. содействовать выработке гармонизированной системы пограничных сборов, таможенных правил и контроля, в первую очередь, с целью упрощения и снижения стоимости таможенных процедур и сокращения времени оформления необходимых документов на границе;

9. поддержать разработку комплекса мер, направленных на сокращение или ликвидацию технических барьеров, затрудняющих автотранспортное движение, в том числе, введение в 2004 году на территории СНГ единого сертификата взвешивания;
10. способствовать ликвидации различных фискальных поборов на дорогах, противоречащих национальным законодательствам и международной практике (региональные сборы, плата на транзит и т.д.);
11. содействовать развитию логистических центров управления, транспортных информационных систем и интермодальных транспортных схем;
12. оказывать поддержку научным организациям и образовательным учреждениям в их работе по изучению проблем автомобильного транспорта, в том числе, по налаживанию обмена информацией между частным и государственным секторами экономики;
13. передать текст настоящей Декларации в Исполнительный комитет СНГ и Европейскую конференцию министров транспорта и обсудить с ними возможность принятия скоординированных действий по направлениям, упомянутым в данной декларации, а также присоединения к ней.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ

«О ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

Принят Государственной Думой 11 июня 2003 года

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Предмет регулирования настоящего Федерального закона

1. Настоящим Федеральным законом определяется порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности, порядок оказания услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (далее – экспедиционные услуги). Условия договора транспортной экспедиции, не предусмотренные настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами или иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, принятыми в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации, определяются сторонами договора транспортной экспедиции (экспедитором и клиентом).
2. Положения настоящего Федерального закона не распространяются на транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой связи.

Статья 2. Правила транспортно-экспедиционной деятельности

1. Правила транспортно-экспедиционной деятельности утверждаются Правительством Российской Федерации.
2. Правилами транспортно-экспедиционной деятельности определяются:
 - 1) перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции);
 - 2) требования к качеству экспедиционных услуг;
3. порядок оказания экспедиционных услуг.

Глава 2. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЕДИТОРА И КЛИЕНТА

Статья 3. Права экспедитора и клиента

1. Экспедитор вправе отступать от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос. В случае, если указания клиента неточны или неполны либо не соответствуют договору транспортной экспедиции и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не имел возможности уточнить указание клиента, экспедитор оказывает экспедиционные услуги исходя из интересов клиента.
2. В случае, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта исходя из интересов клиента. При этом экспедитор обязан незамедли-

тельно уведомлять клиента в порядке, определенном договором, о произведенных в соответствии с настоящим пунктом изменениях.

3. Экспедитор, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов. В этом случае клиент также оплачивает расходы, связанные с удержанием имущества. За возникшую порчу груза вследствие его удержания экспедитором в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, ответственность несет клиент.

4. Экспедитор вправе не приступать к исполнению обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, до представления клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей. В случае представления неполной информации экспедитор обязан запросить у клиента необходимые дополнительные данные в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

5. Экспедитор вправе проверять достоверность представленных клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции.

6. Клиент имеет право:

- 1) выбирать маршрут следования груза и вид транспорта;
- 2) требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставления информации о процессе перевозки груза;
- 3) давать указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции.

Статья 4. Обязанности экспедитора

1. Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции.

2. В случае, если отсутствует возможность предварительного запроса об отступлении от указаний клиента или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в течение суток, экспедитор обязан уведомить клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным, в порядке, определенном договором.

3. Экспедитор, оказывающий услуги клиенту для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, обязан предоставить по его требованию информацию, предусмотренную законодательством Российской Федерации о защите прав потребителей.

4. При приеме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ, а также представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности.

5. Экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

Статья 5. Обязанности клиента

1. Клиент обязан своевременно представить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, и документы, необходимые для осуществления таможенного, санитарного контроля, других видов государственного контроля.

2. Клиент в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции, обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им расходы в интересах клиента.

Глава 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА И КЛИЕНТА

Статья 6. Общие основания ответственности

1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и настоящим Федеральным законом, экспедитор и клиент несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с главой 25 Гражданского кодекса Российской Федерации и настоящим Федеральным законом.
2. В случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.
3. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки, за исключением ответственности экспедитора, предусмотренной пунктом 2 статьи 9 настоящего Федерального закона.
Для целей настоящего Федерального закона при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, под расчетной единицей понимается единица специального права заимствования, определенная Международным валютным фондом. Стоимость рубля в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью рубля в единицах специального права заимствования перевод в рубли осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением сторон.
4. Правила ограничения ответственности, предусмотренной пунктом 3 настоящей статьи и пунктом 2 статьи 7 настоящего Федерального закона, не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.
5. В случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат.

Статья 7. Основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза

1. Экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, в следующих размерах:
 - 1) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;
 - 2) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части;

- 3) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере объявленной ценности;
- 4) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.
2. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, предусмотренная настоящей статьей, не может превышать две расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которого отвечает экспедитор.
3. В договоре транспортной экспедиции может быть установлено, что наряду с возмещением реального ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, экспедитор возвращает клиенту ранее уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза.
4. Наряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения в размерах, установленных настоящей статьей, экспедитор обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, произошедшими по вине экспедитора.
5. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, упущенная выгода возмещается в полном объеме, но не более чем в размере ответственности, установленном настоящим Федеральным законом.
6. Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, в день принятия судебного решения.
7. Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении тридцати дней со дня истечения срока доставки, определенного договором транспортной экспедиции, или, если такой срок договором не определен, в течение разумного срока, необходимого для доставки груза и исчисляемого со дня принятия экспедитором груза для перевозки. Груз, который был доставлен, но не был выдан получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченному им лицу по причине неуплаты причитающегося экспедитору вознаграждения, утраченным не считается, если экспедитор своевременно уведомил клиента об оказании экспедиционных услуг в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

Статья 8. Уведомление об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза

1. В случае, если во время выдачи груза получатель, указанный в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченное им лицо не уведомили экспедитора в письменной форме об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза и не указали общий характер недостачи или повреждения (порчи) груза, считается, если не доказано иное, что они получили груз неповрежденным.
2. В случае, если утрата, недостача или повреждение (порча) груза не могли быть установлены при приеме груза обычным способом, такое уведомление экспедитору может быть сделано не позднее чем в течение тридцати календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата получения экспедитором такого уведомления.

Статья 9. Основания и размер ответственности экспедитора

за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции

1. Экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено указанным договором и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.
2. За нарушение установленного срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если клиентом является физическое лицо, использующее услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (при этом неполные сутки считаются за полные) или час (если срок указан в часах) просрочки неустойку в размере трех процентов, но не более восьмидесяти процентов суммы причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

Статья 10. Основания и размер ответственности клиента перед экспедитором

1. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации, указанной в настоящем Федеральном законе.
В случае, если будет доказана необоснованность отказа клиента от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях исполнения обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, клиент уплачивает экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере десяти процентов суммы этих расходов.
2. Клиент несет ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов в виде уплаты неустойки в размере одной десятой процента вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки, но не более чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов.

Статья 11. Соглашение об изменении размера ответственности экспедитора

1. В договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответственности экспедитора по сравнению с установленным настоящим Федеральным законом или международным договором Российской Федерации размером ответственности.
2. Соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров, установленных настоящим Федеральным законом, ничтожно.

Глава 4. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 12. Претензии и иски, предъявляемые экспедитору

1. До предъявления экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии, за исключением предъявления иска при оказании экспедиционных услуг для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности.
2. Право на предъявление экспедитору претензии и иска имеет клиент или уполномоченное им на предъявление претензии и иска лицо, получатель груза, указанный в договоре транспортной экспедиции, а также страховщик, приобретший право суброгации.

3. Претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате, о недостатке или повреждении (порче) груза должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза, в подлиннике или засвидетельствованные в установленном порядке их копии.

4. Претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение шести месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии. Указанный срок исчисляется в отношении:

- возмещения убытков за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза со дня, следующего за днем, когда груз должен быть выдан;
- возмещения убытков, причиненных клиенту нарушением срока выполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, со дня, следующего за последним днем действия договора, если иное не определено сторонами;
- нарушения иных обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, со дня, когда лица, указанные в пункте 2 настоящей статьи, узнали или должны были узнать о таких нарушениях.

5. Экспедитор обязан рассмотреть претензию и в письменной форме уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии в течение тридцати дней со дня ее получения.

При частичном удовлетворении или отклонении экспедитором претензии к нему в уведомлении заявителю должны быть указаны основания принятого решения. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю.

6. Экспедитор вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленного настоящей статьей срока, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана им уважительной.

Статья 13. Исковая давность

Для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, срок исковой давности составляет один год. Указанный срок исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска.

Статья 14. Вступление в силу настоящего Федерального закона

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.
2. По обязательствам, связанным с оказанием экспедиционных услуг и возникшим до вступления в силу настоящего Федерального закона, положения настоящего Федерального закона применяются к тем правам и обязанностям, которые возникнут после его вступления в силу.

Президент
Российской Федерации
В. ПУТИН

Москва, Кремль
30 июня 2003 года
№ 87-ФЗ

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
ОТ 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ

**«ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»**

Принят
Государственной Думой
3 апреля 2002 года

Одобен
Советом Федерации
10 апреля 2002 года

(в ред. Федерального закона от 23.06.2003 N 77-ФЗ,
с изм., внесенными Федеральным законом от 24.12.2002 N 176-ФЗ)

В целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами, настоящим Федеральным законом определяются правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – обязательное страхование).

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Основные понятия

Для целей настоящего Федерального закона используются следующие основные понятия:

транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем;

использование транспортного средства – эксплуатация транспортного средства, связанная с его движением в пределах дорог (дорожном движении), а также на прилегающих к ним и предназначенных для движения транспортных средств территориях (во дворах, в жилых массивах, на стоянках транспортных средств, заправочных станциях и других территориях). Эксплуатация оборудования, установленного на транспортном средстве и непосредственно не связанного с участием транспортного средства в дорожном движении, не является использованием транспортного средства;

владелец транспортного средства – собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и тому подобное). Не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на ос-

новании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства;

водитель – лицо, управляющее транспортным средством. При обучении управлению транспортным средством водителем считается обучающее лицо;

потерпевший – лицо, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред при использовании транспортного средства иным лицом;

место жительства (место нахождения) потерпевшего – определенное в соответствии с гражданским законодательством место жительства гражданина или место нахождения юридического лица, признаваемых потерпевшими;

договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – договор обязательного страхования) – договор страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховую выплату) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы). Договор обязательного страхования заключается в порядке и на условиях, которые предусмотрены настоящим Федеральным законом, и является публичным;

страхователь – лицо, заключившее со страховщиком договор обязательного страхования;

страховщик – страховая организация, которая вправе осуществлять обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с разрешением (лицензией), выданным федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью в установленном законодательством Российской Федерации порядке;

страховой случай – наступление гражданской ответственности страхователя, иных лиц, риск ответственности которых застрахован по договору обязательного страхования, за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, которое влечет за собой обязанность страховщика произвести страховую выплату;

страховые тарифы – ценовые ставки, установленные в соответствии с настоящим Федеральным законом, применяемые страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования и состоящие из базовых ставок и коэффициентов;

компенсационные выплаты – платежи, осуществляемые в соответствии с настоящим Федеральным законом в счет возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего, в случаях, если страховая выплата по обязательному страхованию не может быть осуществлена вследствие неисполнения причинителем вреда обязанности по страхованию или применения к страховщику процедуры банкротства либо если причинитель указанного вреда неизвестен;

представитель страховщика в субъекте Российской Федерации (далее – представитель страховщика) – обособленное подразделение страховщика (филиал) в субъекте Российской Федерации, выполняющее в предусмотренных гражданским законодательством пределах полномочия страховщика по рассмотрению требований потерпевших о страховых выплатах и их осуществлению, или другой страховщик, выполняющий указанные полномочия за счет заключившего договор обязательного страхования страховщика на основании договора со страховщиком.

Статья 2. Законодательство Российской Федерации

об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств

1. Законодательство Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств состоит из Гражданского кодекса Российской Федерации, настоя-

щего Федерального закона, других федеральных законов и издаваемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

2. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Федеральным законом, применяются правила международного договора.

Статья 3. Основные принципы обязательного страхования

Основными принципами обязательного страхования являются:

гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных настоящим Федеральным законом;

всеобщность и обязательность страхования гражданской ответственности владельцами транспортных средств;

недопустимость использования на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную настоящим Федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;

экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения.

Глава II. УСЛОВИЯ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ

Статья 4. Обязанность владельцев транспортных средств по страхованию гражданской ответственности

Действие пункта 1 в части транспортных средств, состоящих на балансе органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, учреждений и организаций, финансирование которых осуществляется за счет средств бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации, а также транспортных средств, полученных инвалидами через органы социальной защиты населения, приостановлено с 1 июля по 31 декабря 2003 года Федеральным законом от 24.12.2002 N 176-ФЗ.

1. Владельцы транспортных средств обязаны на условиях и в порядке, которые установлены настоящим Федеральным законом и в соответствии с ним, за свой счет страховать в качестве страхователей риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств.

Обязанность по страхованию гражданской ответственности распространяется на владельцев всех используемых на территории Российской Федерации транспортных средств, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

2. При возникновении права владения транспортным средством (приобретении его в собственность, получении в хозяйственное ведение или оперативное управление и тому подобном) владелец транспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность до регистрации транспортного средства, но не позднее чем через пять дней после возникновения права владения им.

3. Обязанность по страхованию гражданской ответственности не распространяется на владельцев:

- а) транспортных средств, максимальная конструктивная скорость которых составляет не более 20 километров в час;
- б) транспортных средств, на которые по их техническим характеристикам не распространяются положения законодательства Российской Федерации о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации;
- в) транспортных средств Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских форми-

рований и органов, в которых предусмотрена военная служба, за исключением автобусов, легковых автомобилей и прицепов к ним, иных транспортных средств, используемых для обеспечения хозяйственной деятельности Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов;

(пп. «в» в ред. Федерального закона от 23.06.2003 N 77-ФЗ)

г) транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, если гражданская ответственность владельцев таких транспортных средств застрахована в рамках международных систем обязательного страхования, участником которых является Российская Федерация.

4. Обязанность по страхованию гражданской ответственности не распространяется на владельца транспортного средства, риск ответственности которого застрахован в соответствии с настоящим Федеральным законом иным лицом (страхователем).

5. Владельцы транспортных средств, застраховавшие свою гражданскую ответственность в соответствии с настоящим Федеральным законом, могут дополнительно в добровольной форме осуществлять страхование на случай недостаточности страховой выплаты по обязательному страхованию для полного возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, а также на случай наступления ответственности, не относящейся к страховому риску по обязательному страхованию (пункт 2 статьи 6 настоящего Федерального закона).

6. Владельцы транспортных средств, риск ответственности которых не застрахован в форме обязательного и (или) добровольного страхования, возмещают вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в соответствии с гражданским законодательством.

Лица, нарушившие установленные настоящим Федеральным законом требования об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 5. Типовые условия договора обязательного страхования

Условия, на которых заключается договор обязательного страхования, должны соответствовать типовым условиям договора обязательного страхования, содержащимся в издаваемых Правительством Российской Федерации правилах обязательного страхования.

Статья 6. Объект обязательного страхования и страховой риск

1. Объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации.

2. К страховому риску по обязательному страхованию относится наступление гражданской ответственности по обязательствам, указанным в пункте 1 настоящей статьи, за исключением случаев возникновения ответственности вследствие:

- а) причинения вреда при использовании иного транспортного средства, чем то, которое указано в договоре обязательного страхования;
- б) причинения морального вреда или возникновения обязанности по возмещению упущенной выгоды;
- в) причинения вреда при использовании транспортных средств в ходе соревнований, испытаний или учебной езды в специально отведенных для этого местах;
- г) загрязнения окружающей природной среды;
- д) причинения вреда воздействием перевозимого груза, если риск такой ответственности подлежит обязательному страхованию в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования;

- е) причинения вреда жизни или здоровью работников при исполнении ими трудовых обязанностей, если этот вред подлежит возмещению в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования или обязательного социального страхования;
- ж) обязанности по возмещению работодателю убытков, вызванных причинением вреда работнику;
- з) причинения водителем вреда управляемому им транспортному средству и прицепу к нему, перевозимому ими грузу, установленному на них оборудованию;
- и) причинения вреда при погрузке груза на транспортное средство или его разгрузке, а также при движении транспортного средства по внутренней территории организации;
- к) повреждения или уничтожения антикварных и других уникальных предметов, зданий и сооружений, имеющих историко-культурное значение, изделий из драгоценных металлов и драгоценных и полудрагоценных камней, наличных денег, ценных бумаг, предметов религиозного характера, а также произведений науки, литературы и искусства, других объектов интеллектуальной собственности;
- л) обязанности владельца транспортного средства возместить вред в части, превышающей размер ответственности, предусмотренный правилами главы 59 Гражданского кодекса Российской Федерации (в случае, если более высокий размер ответственности установлен федеральным законом или договором).

При наступлении гражданской ответственности владельцев транспортных средств в указанных в настоящем пункте случаях причиненный вред подлежит возмещению ими в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 7. Страховая сумма

Страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) возместить потерпевшим причиненный вред, составляет 400 тысяч рублей, а именно:

в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью нескольких потерпевших, – 240 тысяч рублей и не более 160 тысяч рублей при причинении вреда жизни или здоровью одного потерпевшего;

в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, – 160 тысяч рублей и не более 120 тысяч рублей при причинении вреда имуществу одного потерпевшего.

Статья 8. Государственное регулирование страховых тарифов

1. Государственное регулирование страховых тарифов осуществляется посредством установления в соответствии с настоящим Федеральным законом экономически обоснованных страховых тарифов или их предельных уровней, а также структуры страховых тарифов и порядка их применения страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования.

2. Страховые тарифы по обязательному страхованию (их предельные уровни), структура страховых тарифов и порядок их применения страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования устанавливаются Правительством Российской Федерации в соответствии с настоящим Федеральным законом.

При этом доля страховой премии, применяемая при расчете страховых тарифов и непосредственно предназначенная для осуществления страховых и компенсационных выплат потерпевшим, не может быть менее чем 80 процентов от страховой премии.

3. Срок действия установленных страховых тарифов не может быть менее чем шесть месяцев.

Изменение страховых тарифов не влечет за собой изменение страховой премии по договору обязательного страхования в течение срока его действия, оплаченной страхователем по действовавшим на момент уплаты страховым тарифам.

4. Полные или частичные компенсации отдельным категориям страхователей уплаченных ими страхо-

вых премий за счет повышения страховых премий для других категорий страхователей не допускаются.

5. Ежегодные статистические данные об обязательном страховании подлежат официальному опубликованию федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью.

Статья 9. Базовые ставки и коэффициенты страховых тарифов

1. Страховые тарифы состоят из базовых ставок и коэффициентов. Страховые премии по договорам обязательного страхования рассчитываются как произведение базовых ставок и коэффициентов страховых тарифов.

Базовые ставки страховых тарифов устанавливаются в зависимости от технических характеристик, конструктивных особенностей и назначения транспортных средств, существенно влияющих на вероятность причинения вреда при их использовании и на потенциальный размер причиненного вреда.

2. Коэффициенты, входящие в состав страховых тарифов, устанавливаются в зависимости от: территории преимущественного использования транспортного средства; наличия или отсутствия страховых выплат, произведенных страховщиками при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев указанного транспортного средства в предшествующие периоды; иных существенно влияющих на величину страхового риска обстоятельств.

Для случаев обязательного страхования ответственности граждан, использующих принадлежащие им транспортные средства, страховыми тарифами устанавливаются также коэффициенты, учитывающие: предусмотрено ли договором обязательного страхования условие о том, что к управлению транспортным средством допущены только указанные страхователем водители, и если такое условие предусмотрено, – их водительский стаж, возраст и иные персональные данные; сезонное использование транспортного средства.

3. Кроме коэффициентов, установленных в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, страховыми тарифами предусматриваются коэффициенты, которые применяются при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств:

сообщивших страховщику заведомо ложные сведения о запрошенных им обстоятельствах, влияющих на страховую премию по договору обязательного страхования, что повлекло за собой ее уплату в меньшей сумме по сравнению с той суммой, которая была бы уплачена при сообщении владельцами транспортных средств достоверных сведений;

умышленно содействовавших наступлению страхового случая или увеличению связанных с ним убытков либо заведомо искаживших обстоятельства наступления страхового случая в целях увеличения страховой выплаты;

причинивших вред при обстоятельствах, явившихся основанием предъявления регрессного требования (статья 14 настоящего Федерального закона).

Указанные в настоящем пункте коэффициенты применяются страховщиками при заключении или продлении договора обязательного страхования на год, следующий за периодом, в котором страховщику стало известно о совершении предусмотренных настоящим пунктом действий (бездействии).

4. Максимальный размер страховой премии по договору обязательного страхования не может превышать трехкратный размер базовой ставки страховых тарифов, скорректированной с учетом территории преимущественного использования транспортного средства, а при применении коэффициентов, установленных в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, – ее пятикратный размер.

5. Страховыми тарифами могут дополнительно предусматриваться базовые ставки и коэффициенты, применяемые страховщиками при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации.

6. Установленные в соответствии с настоящим Федеральным законом страховые тарифы обязательны для применения страховщиками. Страховщики не вправе применять ставки и (или) коэффициенты, отличные от установленных страховыми тарифами.

Статья 10. Срок действия договора обязательного страхования

1. Срок действия договора обязательного страхования составляет один год, за исключением случаев, для которых настоящей статьей предусмотрены иные сроки действия такого договора. Договор обязательного страхования продлевается на следующий год, если страхователь не позднее чем за два месяца до истечения срока действия этого договора не уведомил страховщика об отказе от его продления. Действие продленного договора обязательного страхования не прекращается в случае просрочки уплаты страхователем страховой премии на следующий год не более чем на 30 дней. При продлении договора обязательного страхования страховая премия на новый срок его действия уплачивается в соответствии с действующими на момент ее уплаты страховыми тарифами.
2. Владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации, заключают договоры обязательного страхования на весь срок временного использования таких транспортных средств, но не менее чем на 15 дней.
3. При приобретении транспортного средства (покупке, наследовании, принятии в дар и тому подобном) его владелец вправе заключить договор обязательного страхования на срок следования к месту регистрации транспортного средства. При этом владелец транспортного средства обязан до его регистрации заключить договор обязательного страхования на один год в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи.

Статья 11. Действия страхователей и потерпевших при наступлении страхового случая

1. В случае, если страхователь является участником дорожно-транспортного происшествия, он обязан сообщить другим участникам указанного происшествия по их требованию сведения о договоре обязательного страхования, по которому застрахована гражданская ответственность владельцев этого транспортного средства. Предусмотренная настоящим пунктом обязанность возлагается также на водителя, управляющего транспортным средством в отсутствие страхователя.
2. О случаях причинения вреда при использовании транспортного средства, которые могут повлечь за собой гражданскую ответственность страхователя, он обязан сообщить страховщику в установленный договором обязательного страхования срок и определенным этим договором способом. При этом страхователь до удовлетворения требований потерпевших о возмещении причиненного им вреда должен предупредить об этом страховщика и действовать в соответствии с его указаниями, а в случае, если страхователю предъявлен иск, привлечь страховщика к участию в деле. В противном случае страховщик имеет право выдвинуть в отношении требования о страховой выплате возражения, которые он имел в отношении требований о возмещении причиненного вреда.
3. Если потерпевший намерен воспользоваться своим правом на страховую выплату, он обязан при первой возможности уведомить страховщика о наступлении страхового случая.
4. Положения настоящего Федерального закона, касающиеся потерпевших, применяются и в отношении лиц, понесших ущерб в результате смерти кормильца, наследников потерпевших и других лиц, которые в соответствии с гражданским законодательством имеют право на возмещение вреда, причиненного им при использовании транспортных средств иными лицами.

Статья 12. Определение размера страховой выплаты

1. Размер страховой выплаты, причитающейся потерпевшему в счет возмещения вреда, причиненного

его жизни или здоровью, рассчитывается страховщиком в соответствии с правилами главы 59 Гражданского кодекса Российской Федерации. Потерпевший обязан предоставить страховщику все документы и доказательства, а также сообщить все известные сведения, подтверждающие объем и характер вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего.

2. При причинении вреда имуществу потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан представить поврежденное имущество или его остатки страховщику для осмотра и организации независимой экспертизы (оценки) в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков.

Если осмотр и независимая экспертиза (оценка) представленных потерпевшим поврежденного имущества или его остатков не позволяют достоверно установить наличие страхового случая и размер убытков, подлежащих возмещению по договору обязательного страхования, для выяснения указанных обстоятельств страховщик вправе осмотреть транспортное средство страхователя, при использовании которого потерпевшему был причинен вред, и (или) организовать в отношении этого транспортного средства независимую экспертизу. Страхователь обязан представить это транспортное средство по требованию страховщика в порядке, предусмотренном договором обязательного страхования.

3. Страховщик обязан осмотреть поврежденное имущество и организовать его независимую экспертизу (оценку) в срок не более чем пять рабочих дней со дня соответствующего обращения потерпевшего, если иной срок не согласован страховщиком с потерпевшим.

В случае, если характер повреждений или особенности поврежденного имущества исключают его представление для осмотра и организации независимой экспертизы (оценки) по месту нахождения страховщика и (или) эксперта (например, повреждения транспортного средства, исключающие его участие в дорожном движении), указанные осмотр и независимая экспертиза (оценка) проводятся по месту нахождения поврежденного имущества в установленный настоящим пунктом срок.

Договором обязательного страхования могут предусматриваться иные сроки, в течение которых страховщик обязан прибыть для осмотра и организации независимой экспертизы (оценки) поврежденного имущества, с учетом территориальных особенностей их проведения в труднодоступных, отдаленных или малонаселенных местностях.

4. Если страховщик не осмотрел поврежденное имущество и (или) не организовал его независимую экспертизу (оценку) в установленный пунктом 3 настоящей статьи срок, потерпевший вправе самостоятельно обратиться за такой экспертизой (оценкой), не представляя поврежденное имущество страховщику для осмотра.

5. Стоимость независимой экспертизы (оценки), на основании которой произведена страховая выплата, включается в состав убытков, подлежащих возмещению страховщиком по договору обязательного страхования.

6. Страховщик вправе отказать потерпевшему в страховой выплате или ее части, если ремонт поврежденного имущества или утилизация его остатков, проведенные до осмотра и независимой экспертизы (оценки) поврежденного имущества в соответствии с требованиями настоящей статьи, не позволяет достоверно установить наличие страхового случая и размер убытков, подлежащих возмещению по договору обязательного страхования.

7. В целях выяснения обстоятельств наступления страхового случая, установления повреждений транспортного средства и их причин, технологии, методов и стоимости его ремонта проводится независимая техническая экспертиза транспортного средства.

Правила проведения независимой технической экспертизы транспортного средства, требования к экспертам-техникам, в том числе условия и порядок их профессиональной аттестации и ведения государственного реестра экспертов-техников, утверждаются Правительством Российской Федерации или в установленном им порядке.

Статья 13. Страховая выплата

1. Потерпевший вправе предъявить непосредственно страховщику требование о возмещении вреда, причиненного его жизни, здоровью или имуществу, в пределах страховой суммы. Заявление потерпевшего, содержащее требование о страховой выплате, с приложенными к нему документами о наступлении страхового случая и размере подлежащего возмещению вреда направляется страховщику по месту нахождения страховщика или его представителя, уполномоченного страховщиком на рассмотрение указанных требований потерпевшего и осуществление страховых выплат.

Место нахождения и почтовый адрес страховщика, а также всех его представителей в субъектах Российской Федерации, средства связи с ними и сведения о времени их работы должны быть указаны в страховом полисе.

2. Страховщик рассматривает заявление потерпевшего о страховой выплате и приложенные к нему документы в течение 15 дней со дня их получения. В течение указанного срока страховщик обязан произвести страховую выплату потерпевшему или направить ему мотивированный отказ.

До полного определения размера подлежащего возмещению вреда страховщик вправе по заявлению потерпевшего произвести часть страховой выплаты, соответствующую фактически определенной части указанного вреда.

По согласованию с потерпевшим и на условиях, предусмотренных договором обязательного страхования, страховщик вправе в счет страховой выплаты организовать и оплатить ремонт поврежденного имущества.

3. Если при наступлении страхового случая страховые выплаты должны быть произведены нескольким потерпевшим и сумма их требований, предъявленных страховщику на день первой страховой выплаты по этому страховому случаю, превышает страховую сумму по обязательному страхованию (статья 7 настоящего Федерального закона), страховые выплаты производятся пропорционально отношению страховой суммы к сумме указанных требований потерпевших.

4. Страховщик освобождается от обязанности произвести страховую выплату в случаях, предусмотренных законом и (или) договором обязательного страхования.

Статья 14. Право регрессного требования страховщика

Страховщик имеет право предъявить регрессное требование к причинившему вред лицу (страхователю, иному лицу, риск ответственности которого застрахован по договору обязательного страхования) в размере произведенной страховщиком страховой выплаты, если:

вследствие умысла указанного лица был причинен вред жизни или здоровью потерпевшего;

вред был причинен указанным лицом при управлении транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного);

указанное лицо не имело права на управление транспортным средством, при использовании которого им был причинен вред;

указанное лицо скрылось с места дорожно-транспортного происшествия;

указанное лицо не включено в договор обязательного страхования в качестве лица, допущенного к управлению транспортным средством (при заключении договора обязательного страхования с условием использования транспортного средства только указанными в договоре обязательного страхования водителями);

страховой случай наступил при использовании указанным лицом транспортного средства в период, не предусмотренный договором обязательного страхования (при заключении договора обязательного страхования с условием использования транспортного средства в период, предусмотренный договором обязательного страхования).

При этом страховщик также вправе требовать от указанного лица возмещения расходов, понесенных при рассмотрении страхового случая.

Статья 15. Порядок осуществления обязательного страхования

1. Обязательное страхование осуществляется владельцами транспортных средств путем заключения со страховщиками договоров обязательного страхования.

В договорах обязательного страхования указываются транспортные средства, гражданская ответственность владельцев которых застрахована.

2. По договору обязательного страхования является застрахованным риск гражданской ответственности самого страхователя, иного названного в договоре обязательного страхования владельца транспортного средства, а также других использующих транспортное средство на законном основании владельцев.

3. При заключении договора обязательного страхования страховщик вручает страхователю страховой полис и специальный знак государственного образца.

Документом, удостоверяющим осуществление обязательного страхования, является страховой полис.

4. При прекращении договора обязательного страхования страховщик предоставляет страхователю сведения о количестве и характере наступивших страховых случаев, об осуществленных и о предстоящих страховых выплатах, о продолжительности страхования, о рассматриваемых и неурегулированных требованиях потерпевших о страховых выплатах и иные сведения о страховании в период действия указанного договора (далее – сведения о страховании). Сведения о страховании предоставляются страховщиками в письменной форме и бесплатно.

5. Сведения о страховании предоставляются владельцем транспортного средства страховщику при осуществлении обязательного страхования в последующие периоды и учитываются страховщиком при определении коэффициентов страховых тарифов, применяемых при расчете страховой премии по договору обязательного страхования.

6. Правительством Российской Федерации устанавливаются форма страхового полиса обязательного страхования, форма специального знака государственного образца и порядок его размещения на транспортном средстве, а также форма документа, содержащего сведения о страховании.

Статья 16. Обязательное страхование при ограниченном использовании транспортных средств

1. Граждане вправе заключать договоры обязательного страхования с учетом ограниченного использования принадлежащих им транспортных средств. Ограниченным использованием транспортного средства признается управление им только указанными страхователем водителями и (или) сезонное использование транспортного средства (в течение шести или более определенных указанными договорами месяцев в календарном году).

Об указанных обстоятельствах владелец транспортного средства вправе в письменной форме заявить страховщику при заключении договора обязательного страхования. В этом случае страховая премия по договору обязательного страхования, которым учитывается ограниченное использование транспортного средства, определяется с применением коэффициентов, предусмотренных страховыми тарифами и учитывающих водительский стаж, возраст и иные персональные данные водителей, допущенных к управлению транспортным средством, и (или) предусмотренный договором обязательного страхования период его использования (пункт 2 статьи 9 настоящего Федерального закона).

2. При осуществлении обязательного страхования с учетом ограниченного использования транспортного средства в страховом полисе указываются водители, допущенные к управлению транспортным средством, в том числе на основании соответствующей доверенности, и (или) предусмотренный договором обязательного страхования период его использования.

3. В период действия договора обязательного страхования, учитывающего ограниченное использование транспортного средства, страхователь обязан незамедлительно в письменной форме сообщать страховщику о передаче управления транспортным средством водителям, не указанным в страховом полисе в качестве допущенных к управлению транспортным средством, и (или) об увеличении периода его ис-

пользования сверх периода, указанного в договоре обязательного страхования. При получении такого сообщения страховщик вносит соответствующие изменения в страховой полис. При этом страховщик вправе потребовать уплаты дополнительной страховой премии в соответствии со страховыми тарифами по обязательному страхованию соразмерно увеличению риска.

Статья 17. Компенсации страховых премий по договору обязательного страхования

Действие пункта 1 приостановлено с 1 июля по 31 декабря 2003 года Федеральным законом от 24.12.2002 N 176-ФЗ.

1. Инвалидам, получившим транспортные средства через органы социальной защиты населения, предоставляется компенсация в размере 50 процентов от уплаченной ими страховой премии по договору обязательного страхования. Данная компенсация предоставляется при условии использования транспортного средства лицом, имеющим на нее право, и еще не более чем одним водителем.

Компенсации страховых премий по договору обязательного страхования выплачиваются в установленном Правительством Российской Федерации порядке за счет средств, предусмотренных федеральным бюджетом на социальную помощь.

2. Органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления в пределах своих полномочий вправе устанавливать полные или частичные компенсации страховых премий по договорам обязательного страхования иным категориям граждан. Источники финансирования и порядок предоставления указанных компенсаций определяются в соответствии с нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и нормативными правовыми актами органов местного самоуправления.

Глава III вступает в силу с 1 июля 2004 года (статья 33 данного документа).

Глава III. КОМПЕНСАЦИОННЫЕ ВЫПЛАТЫ В СЧЕТ ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА ЖИЗНИ ИЛИ ЗДОРОВЬЮ ПОТЕРПЕВШИХ

Статья 18. Право на получение компенсационных выплат

1. Компенсационная выплата в счет возмещения вреда жизни или здоровью потерпевшего производится в случаях, если страховая выплата по договору обязательного страхования не может быть осуществлена вследствие:

а) применения к страховщику процедуры банкротства, предусмотренной федеральным законом;

б) неизвестности лица, ответственного за причиненный потерпевшему вред;

в) отсутствия договора обязательного страхования, по которому застрахована гражданская ответственность причинившего вред лица, из-за неисполнения им установленной настоящим Федеральным законом обязанности по страхованию, если при этом требование потерпевшего о возмещении причиненного вреда не было удовлетворено, несмотря на осуществление потерпевшим предусмотренных законодательством Российской Федерации действий по взысканию причитающегося ему возмещения.

2. Право на получение компенсационных выплат в предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи случаях имеют граждане Российской Федерации, а также иностранные граждане и лица без гражданства, постоянно находящиеся на территории Российской Федерации.

Временно находящиеся на территории Российской Федерации граждане иностранного государства имеют право на получение указанных компенсационных выплат в случае, если в соответствии с законодательством этого иностранного государства аналогичное право предоставлено гражданам Российской Федерации.

3. Иск по требованиям потерпевших об осуществлении компенсационных выплат может быть предъявлен в течение двух лет.

Статья 19. Осуществление компенсационных выплат

1. По требованиям потерпевших компенсационные выплаты осуществляются профессиональным объединением страховщиков, действующим на основании учредительных документов и в соответствии с настоящим Федеральным законом.

Рассмотрение требований потерпевших о компенсационных выплатах, осуществление компенсационных выплат и реализацию прав требования, предусмотренных статьей 20 настоящего Федерального закона, могут проводить страховщики, действующие за счет профессионального объединения на основании заключенных с ним договоров.

2. К отношениям между потерпевшим и профессиональным объединением страховщиков по поводу компенсационных выплат по аналогии применяются правила, установленные законодательством Российской Федерации для отношений между выгодоприобретателем и страховщиком по договору обязательного страхования. Соответствующие положения применяются постольку, поскольку иное не предусмотрено федеральным законом и не вытекает из существа таких отношений.

При этом указанные компенсационные выплаты уменьшаются на сумму, равную сумме произведенного страховщиком и (или) ответственным за причиненный вред лицом частичного возмещения вреда.

Статья 20. Взыскание сумм компенсационных выплат

1. Сумма компенсационной выплаты, произведенной потерпевшему в соответствии с подпунктами «б» и «в» пункта 1 статьи 18 настоящего Федерального закона, взыскивается в порядке регресса по иску профессионального объединения страховщиков с лица, ответственного за причиненный потерпевшему вред.

Профессиональное объединение страховщиков также вправе требовать от указанного лица возмещения понесенных расходов на рассмотрение требования потерпевшего о компенсационной выплате.

2. В пределах суммы компенсационной выплаты, произведенной потерпевшему в соответствии с подпунктом «а» пункта 1 статьи 18 настоящего Федерального закона, к профессиональному объединению страховщиков переходит право требования страховой выплаты по обязательному страхованию, которое потерпевший имеет к страховщику.

Глава IV. СТРАХОВЩИКИ

Статья 21. Страховщики

Пункт 1 статьи 21 вступает в силу с 1 июля 2003 года (статья 33 данного документа).

1. Страховщик должен иметь в каждом субъекте Российской Федерации своего представителя, уполномоченного на рассмотрение требований потерпевших о страховых выплатах и на осуществление страховых выплат.

Пункт 2 статьи 21 вступает в силу с 1 июля 2003 года (статья 33 данного документа).

2. Страховщики должны быть членами профессионального объединения страховщиков, действующего в соответствии с настоящим Федеральным законом.

3. Необходимым требованием к страховой организации, обращающейся за разрешением (лицензией) на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, является наличие у этой страховой организации не менее чем двухлетнего опыта осуществления операций по страхованию транспортных средств или гражданской ответственности их владельцев.

Страховщики и их представители должны располагаться в приспособленных для выполнения своих функций помещениях.

Статья 22. Особенности осуществления страховщиками операций по обязательному страхованию

1. Организация заключения договоров обязательного страхования и размещение рекламы услуг конкретных страховщиков по обязательному страхованию в помещениях и на территориях, занимаемых органами государственной власти Российской Федерации, органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, запрещаются.

2. В случае, если при осуществлении обязательного страхования разница между доходами и расходами страховщика за год превышает 5 процентов от указанных доходов, сумма превышения направляется страховщиком на формирование страхового резерва для компенсации расходов на осуществление страховых выплат в последующие годы.

3. При осуществлении обязательного страхования страховщики образуют: резерв для финансового обеспечения компенсационных выплат, производимых потерпевшим в счет выполнения обязательств страховщиков при применении к ним процедуры банкротства (резерв гарантий); резерв для финансового обеспечения компенсационных выплат, производимых в соответствии с подпунктами «б» и «в» пункта 1 статьи 18 настоящего Федерального закона (резерв текущих компенсационных выплат).

Размеры отчислений в резерв гарантий и резерв текущих компенсационных выплат устанавливаются в соответствии со структурой страховых тарифов.

Статья 23. Замена страховщика

1. Замена страховщика по договорам обязательного страхования может быть проведена на основании договора, заключенного этим страховщиком с другим страховщиком.

2. Замена страховщика допускается с согласия страхователей по договорам обязательного страхования, обязательства по которым передаются другому страховщику, и федерального органа исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью. Кроме того, необходимо согласие потерпевших, требующих страховых выплат по договору обязательного страхования, обязательства по которому передаются другому страховщику.

3. О согласии на замену страховщика страхователи и потерпевшие запрашиваются в письменной форме страховщиком, принимающим обязательства по договорам обязательного страхования. Страхователи и потерпевшие вправе согласиться на замену страховщика, отказаться от нее, а страхователи также вправе отказаться от продления договора обязательного страхования, даже если предусмотренный договором срок для отказа от его продления уже истек.

О своем решении страхователи и потерпевшие в письменной форме извещают страховщика, передающего обязательства по договору обязательного страхования или принимающего их.

В запросе о согласии на замену страховщика страхователям и потерпевшим должны разъясняться их права на отказ от замены страховщика и продления договора обязательного страхования.

4. Федеральный орган исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью вправе отказать в замене страховщика в следующих случаях, если:

принятие страховщиком передаваемых ему обязательств по договорам обязательного страхования влечет за собой нарушение установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации требований к гарантиям платежеспособности страховщиков;

страховщик, принимающий обязательства по договорам обязательного страхования, не имеет лицензию на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

условия и порядок замены страховщика не соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации.

Глава V. ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ СТРАХОВЩИКОВ

Статья 24. Профессиональное объединение страховщиков

1. Профессиональное объединение страховщиков является некоммерческой организацией, представляющей собой единое общероссийское профессиональное объединение, основанное на принципе обязательного членства страховщиков и действующее в целях обеспечения их взаимодействия и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования.

2. Профессиональное объединение страховщиков создается с согласия федерального органа исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью.

Профессиональное объединение страховщиков создается и действует в соответствии с положениями законодательства Российской Федерации, предусмотренными в отношении ассоциаций (союзов). Указанные положения применяются с учетом установленных настоящим Федеральным законом особенностей статуса профессионального объединения страховщиков.

3. Профессиональное объединение страховщиков является открытым для вступления новых членов. Учредительные документы профессионального объединения должны содержать положение о согласии членов профессионального объединения на вступление в него страховых организаций, удовлетворяющих требованиям, которые в соответствии с учредительными документами профессионального объединения предъявляются к членам профессионального объединения.

Статья 25. Функции и полномочия профессионального объединения страховщиков

1. Профессиональное объединение страховщиков:

а) обеспечивает взаимодействие своих членов при осуществлении ими обязательного страхования, разрабатывает и устанавливает обязательные для профессионального объединения и его членов правила профессиональной деятельности и контролирует их соблюдение;

б) представляет и защищает в органах государственной власти, органах местного самоуправления, иных органах и организациях интересы, связанные с осуществлением членами профессионального объединения обязательного страхования;

в) осуществляет компенсационные выплаты потерпевшим в соответствии с учредительными документами профессионального объединения и требованиями настоящего Федерального закона, а также реализует права требования, предусмотренные статьей 20 настоящего Федерального закона;

г) осуществляет иные функции, предусмотренные учредительными документами профессионального объединения в соответствии с его целями и задачами.

2. Профессиональное объединение страховщиков вправе:

формировать и использовать информационные ресурсы, содержащие сведения об обязательном страховании, в том числе сведения о договорах обязательного страхования и страховых случаях, персональные данные о страхователях и потерпевших, с обеспечением установленных законодательством Российской Федерации требований о защите информации ограниченного доступа;

осуществлять защиту в суде интересов членов профессионального объединения, связанных с осуществлением ими обязательного страхования;

осуществлять возложенные на него в соответствии с законодательством Российской Федерации функции по информационному и организационно-техническому обеспечению реализации настоящего Федерального закона, в том числе функции, связанные с деятельностью членов профессионального объединения в рамках международных систем обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, к которым присоединилась Российская Федерация.

Профессиональное объединение страховщиков вправе осуществлять иную предусмотренную его уч-

редительными документами деятельность в соответствии с целями, определенными настоящим Федеральным законом.

Профессиональное объединение может осуществлять коммерческую деятельность лишь постольку, поскольку это служит достижению целей, ради которых оно создано, и соответствующую этим целям.

Статья 26. Правила профессиональной деятельности

1. Профессиональным объединением страховщиков устанавливаются правила, обязательные для профессионального объединения и его членов и содержащие требования в отношении:

- а) порядка и условий рассмотрения членами профессионального объединения требований потерпевших о страховых выплатах по договорам обязательного страхования, заключенным другими членами профессионального объединения, порядка и условий осуществления указанных страховых выплат;
- б) порядка и условий осуществления профессиональным объединением компенсационных выплат потерпевшим, в том числе очередности удовлетворения указанных требований в случае недостаточности средств данного профессионального объединения, и порядка распределения между его членами ответственности по обязательствам профессионального объединения, связанным с осуществлением компенсационных выплат;
- в) порядка финансирования компенсационных выплат членами профессионального объединения, мер по контролю за целевым использованием соответствующих средств, порядка ведения профессиональным объединением учета по операциям со средствами, предназначенными для компенсационных выплат;
- г) формирования информационных ресурсов профессионального объединения, содержащих информацию ограниченного доступа, а также правил защиты этих информационных ресурсов и пользования ими;
- д) порядка вступления в профессиональное объединение новых членов и выхода или исключения из него членов;
- е) условий и порядка формирования и расходования средств профессионального объединения на цели иные, чем финансирование компенсационных выплат, в том числе порядка распределения соответствующих издержек, выплат, сборов и взносов между его членами;
- ж) квалификации работников;
- з) документации, правил ведения учета и отчетности;
- и) защиты связанных с обязательным страхованием прав страхователей и потерпевших, в том числе порядка рассмотрения их жалоб на действия членов профессионального объединения;
- к) процедуры проведения проверок деятельности членов профессионального объединения по обязательному страхованию и соблюдения ими установленных правил, в том числе создания контрольного органа и порядка ознакомления с результатами этих проверок других членов профессионального объединения, а также требований об обеспечении открытости информации для проведения таких проверок;
- л) санкций и иных мер по отношению к членам профессионального объединения, их должностных лиц и работников, порядка применения и учета таких санкций и иных мер, а также контроля за их исполнением;
- м) разрешения споров между членами профессионального объединения, возникших при рассмотрении одним из членов профессионального объединения требований потерпевших и осуществлении страховых выплат по договорам обязательного страхования, заключенным другим членом профессионального объединения, а также иных вопросов профессиональной деятельности по обязательному страхованию;
- н) правил профессиональной деятельности, связанных с деятельностью профессионального объединения и его членов в рамках международных систем обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и соответствующих предъявляемым в рамках таких систем требованиям;
- о) иных правил профессиональной деятельности по обязательному страхованию, установление которых отнесено к компетенции профессионального объединения по решению его членов.

Требования, указанные в подпунктах «а» – «д» настоящего пункта, устанавливаются и изменяются профессиональным объединением по согласованию с федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью.

О принятии и об изменении иных предусмотренных настоящим пунктом требований профессиональное объединение уведомляет федеральный орган исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью в установленном этим органом порядке.

2. В случае, если установленные профессиональным объединением страховщиков правила профессиональной деятельности нарушают права иных лиц, в том числе потерпевших, страхователей, страховых организаций, не входящих в профессиональное объединение, лица, права которых нарушены, и федеральный орган исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью вправе обратиться с иском о признании указанных правил недействительными или с иском о внесении в них изменений.

Лица, права которых нарушены, вправе требовать от профессионального объединения страховщиков возмещения причиненных им убытков.

Статья 27 вступает в силу с 1 июля 2004 года (статья 33 данного документа).

Статья 27. Обязанность профессионального объединения по осуществлению компенсационных выплат

1. Учредительными документами профессионального объединения должна устанавливаться его обязанность по осуществлению предусмотренных настоящим Федеральным законом компенсационных выплат, а в отношении членов профессионального объединения – их субсидиарная ответственность по соответствующим обязательствам профессионального объединения.

2. Требования потерпевших о компенсационных выплатах, предусмотренных подпунктом «а» пункта 1 статьи 18 настоящего Федерального закона, удовлетворяются профессиональным объединением за счет средств, направленных членами профессионального объединения из резервов гарантий (пункт 3 статьи 22 настоящего Федерального закона), а также средств, полученных от реализации профессиональным объединением права требования, предусмотренного пунктом 2 статьи 20 настоящего Федерального закона.

Требования потерпевших о компенсационных выплатах, предусмотренных подпунктами «б» и «в» пункта 1 статьи 18 настоящего Федерального закона, удовлетворяются профессиональным объединением за счет средств, направленных членами профессионального объединения из резервов текущих компенсационных выплат (пункт 3 статьи 22 настоящего Федерального закона), а также средств, полученных от реализации профессиональным объединением права требования, предусмотренного пунктом 1 статьи 20 настоящего Федерального закона.

3. Установленную в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи субсидиарную ответственность члены профессионального объединения несут:

по обязательствам профессионального объединения в части осуществления компенсационных выплат, предусмотренных подпунктом «а» пункта 1 статьи 18 настоящего Федерального закона, в пределах сформированных ими резервов гарантий;

по обязательствам профессионального объединения в части осуществления компенсационных выплат, предусмотренных подпунктами «б» и «в» пункта 1 статьи 18 настоящего Федерального закона, в пределах сформированных ими резервов текущих компенсационных выплат.

Статья 28. Имущество профессионального объединения страховщиков

1. Имущество профессионального объединения страховщиков образуется за счет:

имущества, передаваемого профессиональному объединению его учредителями в соответствии с учредительным договором профессионального объединения;

вступительных взносов, членских взносов, целевых взносов и иных обязательных платежей, уплачиваемых в профессиональное объединение его членами в соответствии с правилами профессионального объединения;

средств, полученных от реализации прав требования, предусмотренных статьей 20 настоящего Федерального закона;

добровольных взносов, средств из иных источников.

Имущество профессионального объединения может использоваться исключительно в целях, ради которых создано профессиональное объединение.

2. Средства, предназначенные для финансирования компенсационных выплат, обособляются от иного имущества профессионального объединения.

При этом средства, предназначенные для финансирования компенсационных выплат, предусмотренных подпунктом «а» пункта 1 статьи 18 настоящего Федерального закона, обособляются от средств, направляемых на финансирование компенсационных выплат по иным основаниям.

Средства, предназначенные для финансирования компенсационных выплат, отражаются на отдельных балансах профессионального объединения, и по ним ведется отдельный учет. Для расчетов по деятельности, связанной с осуществлением каждого из указанных видов компенсационных выплат, профессиональным объединением открывается отдельный банковский счет.

3. Инвестирование временно свободных средств профессионального объединения осуществляется на условиях диверсификации, возвратности, прибыльности и ликвидности исключительно в целях сохранения и прироста этих средств.

Направления инвестирования временно свободных средств профессионального объединения определяются ежегодным планом, утверждаемым общим собранием членов профессионального объединения.

4. Федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью могут устанавливаться требования в отношении минимальной суммы средств для финансирования компенсационных выплат, предусмотренных подпунктом «а» пункта 1 статьи 18 настоящего Федерального закона и находящихся на банковском счете профессионального объединения.

5. Средства, полученные профессиональным объединением от реализации прав требования, предусмотренных статьей 20 настоящего Федерального закона, направляются для финансирования компенсационных выплат.

6. Финансовая деятельность профессионального объединения страховщиков подлежит обязательной ежегодной аудиторской проверке.

Независимая аудиторская организация и условия договора, который обязано заключить с ней профессиональное объединение страховщиков, утверждаются общим собранием членов профессионального объединения.

7. Годовой отчет и годовой бухгалтерский баланс профессионального объединения после их утверждения общим собранием членов профессионального объединения подлежат опубликованию ежегодно.

Статья 29. Взносы и иные обязательные платежи членов профессионального объединения

Размер, порядок уплаты членами профессионального объединения страховщиков взносов, вкладов и иных обязательных платежей в профессиональное объединение устанавливаются общим собранием членов профессионального объединения в соответствии с настоящим Федеральным законом, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и учредительными документами профессионального объединения.

Глава VI. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 30. Информационное взаимодействие

1. Органы исполнительной власти Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, организации и граждане обязаны бесплатно предоставлять по запросам страховщиков и их профессионального объединения имеющуюся у них информацию (в том числе конфиденциальную), связанную со страховыми случаями по обязательному страхованию или с событиями, послужившими основанием для предъявления потерпевшими требований о компенсационных выплатах.

Органы внутренних дел также предоставляют страховщикам по их запросам сведения о регистрации транспортных средств, с владельцами которых этими страховщиками заключены договоры обязательного страхования.

Страховщики и их профессиональное объединение обязаны соблюдать установленные законодательством Российской Федерации режимы защиты, режим обработки получаемой конфиденциальной информации и порядок ее использования, а в случае их нарушения несут предусмотренную законодательством Российской Федерации ответственность.

2. Страховщики обязаны сообщать сведения о заключенных, продленных, недействительных и прекративших свое действие договорах обязательного страхования в органы внутренних дел.

Порядок предоставления сведений, предусмотренных настоящим пунктом, устанавливается органами внутренних дел Российской Федерации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью.

3. В целях организации обмена информацией об обязательном страховании и контроля за его осуществлением создается автоматизированная информационная система, содержащая сведения о договорах обязательного страхования, страховых случаях, транспортных средствах и об их владельцах, статистические и иные сведения по обязательному страхованию. Сведения, формируемые в рамках указанной автоматизированной информационной системы, относятся к федеральным информационным ресурсам.

Пользование информационными ресурсами автоматизированной информационной системы является свободным и общедоступным, за исключением информации, составляющей в соответствии с федеральным законом информацию ограниченного доступа. Пользование информацией ограниченного доступа осуществляется органами государственной власти, страховщиками и их профессиональным объединением, иными органами и организациями в соответствии с их компетенцией, установленной законодательством Российской Федерации, и в предусмотренном им порядке.

Перечни информации, предоставляемой в обязательном порядке органами государственной власти, страховщиками, иными лицами для формирования информационных ресурсов автоматизированной информационной системы, порядок предоставления пользователям содержащейся в ней информации, а также органы и организации, ответственные за сбор и обработку указанных информационных ресурсов, утверждаются Правительством Российской Федерации.

Статья 31. Международные системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Правительством Российской Федерации могут в установленном законодательством Российской Федерации порядке приниматься решения об участии Российской Федерации в международных системах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Условия, на которых в рамках указанных международных систем осуществляется страхование ответственности владельцев транспортных средств, временно используемых на территории Российской Федерации, не должны

ухудшать положение потерпевших в Российской Федерации по сравнению с условиями обязательного страхования, осуществляемого в соответствии с настоящим Федеральным законом.

Статья 32. Контроль за исполнением владельцами транспортных средств обязанности по страхованию

1. Контроль за исполнением владельцами транспортных средств установленной настоящим Федеральным законом обязанности по страхованию осуществляется милицией при регистрации, организации государственного технического осмотра транспортных средств и осуществлении иных своих полномочий в области контроля за соблюдением правил дорожного движения, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения. Водитель транспортного средства обязан иметь при себе страховой полис обязательного страхования и передавать его для проверки сотрудникам милиции, уполномоченным на то в соответствии с законодательством Российской Федерации.
2. При въезде транспортных средств на территорию Российской Федерации контроль за исполнением их владельцами установленной настоящим Федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности осуществляется таможенными органами Российской Федерации.
3. На территории Российской Федерации запрещается использование транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную настоящим Федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности. В отношении указанных транспортных средств не проводятся государственный технический осмотр и регистрация.

Статья 33. О вступлении в силу настоящего Федерального закона

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу с 1 июля 2003 года, за исключением положений, для которых в соответствии с настоящей статьей предусмотрены иные сроки вступления в силу.
2. Положения настоящего Федерального закона, предусмотренные в отношении создания профессионального объединения страховщиков и условий выдачи страховщикам разрешений (лицензий) на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, вступают в силу со дня официального опубликования настоящего Федерального закона.
3. Пункты 1 и 2 статьи 21 настоящего Федерального закона вступают в силу с 1 июля 2003 года.
4. Глава III и статья 27 настоящего Федерального закона вступают в силу с 1 июля 2004 года.

Статья 34. Приведение нормативных правовых актов в соответствие с настоящим Федеральным законом

Президенту Российской Федерации и Правительству Российской Федерации привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим Федеральным законом.

Президент
Российской Федерации
В. ПУТИН

Москва, Кремль
25 апреля 2002 года
N 40-ФЗ

**Нормативные акты Российской Федерации
в области автомобильного транспорта России на конец 2003 года.**

Федеральные законы

1. Устав автомобильного транспорта РСФСР – утвержден Постановлением Совмина РСФСР от 08.01.1969 г. №12; редакции: 1969, 1974, 1980, 1984, 1988 и 1991 гг., изменения: 1992, 1993, 1994 и 1995 гг.
2. «О безопасности дорожного движения» №196-ФЗ от 10 декабря 1995 г.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации, часть 2-я от 26 января 1996 г. ФЗ №15-ФЗ, глава 40, ст. 784-800 и глава 41, ст. 801-806.
4. «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ с дополнением в статью 8 (ФЗ от 2.01.00 г. №9-ФЗ).
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях №195-ФЗ от 30.12.2001 г., главы 11 и 12.
6. «О лицензировании отдельных видов деятельности» №128-ФЗ от 08.08.2001 г.
7. «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» №40-ФЗ от 25.04.2002 г.
8. «О внесении изменений и дополнений в законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» №41-ФЗ от 25.04.2002 г.
9. «О техническом регулировании» №184-ФЗ от 27.12.2002 г.
10. «О транспортно-экспедиционной деятельности» № 87-ФЗ от 30.06.2003 г.

Указ Президента

Указ Президента РФ «Об обязательном личном страховании пассажиров» №750 от 7 июля 1992 г.

Постановления Правительства

1. Постановление Правительства от 23 октября 1993 г. №1090 «О правилах дорожного движения» (в ред. Постановлений Правительства РФ от 08.01.1996 г. №3, от 31.10.1998 г. №1272, от 21.04.2000 г. №370, от 24.01.2001 г. №67, от 21.02.2002 г. №127).
2. Постановление Правительства РФ от 5 сентября 1998 г. №1035 «О внесении поправок в Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)».
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. №1396 «Об утверждении правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений»; редакции: Постановления Правительства РФ от 08.09.2000 г. №670, от 21.11.2001 г. №808.
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 г. №162 «Об утверждении перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин».
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 г. №163 «Об утверждении перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых

запрещается применение труда лиц моложе восемнадцати лет»; редакция: Постановление Правительства РФ от 20.06.2001 г. №473.

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 5 апреля 2001 г. №265 «О лицензировании деятельности по транспортно-экспедиционному обслуживанию юридических и физических лиц на автомобильном транспорте».

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2001 г. №290 «Об утверждении правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств».

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 октября 2001 г. №730 «Об утверждении положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных перевозок».

9. Постановление Правительства Российской Федерации от 10 июня 2002 г. №402 «О лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом».

10. Постановление Правительства Российской Федерации от 7 мая 2003 г. №265 «О внесении изменений и дополнений в акты Правительства российской Федерации по вопросам обеспечения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

11. Постановление Правительства Российской Федерации от 18 декабря 2003г. №759 «Об утверждении Правил задержания транспортного средства средства, помещения его на стоянку, хранение, а также запрещение эксплуатации».

Ведомственные нормативные акты

1. Министерство внутренних дел Российской Федерации – Приказ от 26 ноября 1996г. №624 «О порядке регистрации транспортных средств»; редакции: Совместный приказ МВД РФ №399, ГТК РФ №388, Госстандарта РФ №195 от 30.06.1997г., Приказ МВД РФ от 07.07.1998г. №413, Приказ МВД РФ от 19.02.1999г. №117, Приказ МВД РФ от 15.03.1999г. №190.

2. «Временные правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации» – утверждены первым замминистра Минтранса России А. П. Насоновым 29.09.97г.

3. Министерство транспорта Российской Федерации – Приказ от 8 августа 1995г. №73 «Об утверждении правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом»; редакции: Приказы Минтранса России от 11.06.1999г. №37, от 14.10.1999г. №77.

4. Министерство транспорта Российской Федерации – Приказ от 9 января 1997г. №3 «Об утверждении правил режима в пунктах пропуска автотранспортных средств через государственную границу Российской Федерации».

5. Министерство транспорта Российской Федерации – Приказ от 13 мая 1997г. №46 «Об утверждении порядка организации работы по обеспечению российских юридических и физических лиц (перевозчиков), осуществляющих перевозки грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении, иностранными разрешениями на эти перевозки».

6. Министерство транспорта Российской Федерации – Приказ от 22 июня 1998г. №75 «Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом».

7. Министерство транспорта Российской Федерации – Приказ от 5 ноября 1999г. «О мерах, связанных с применением на территории Российской Федерации Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года, с учетом принятых поправок».

8. Министерство транспорта Российской Федерации – Приказ от 30 июня 2000г. №68 «О введении путевой документации для индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте».

9. Министерство транспорта Российской Федерации – Приказ от 7 мая 2002г. №61 «О лицензировании отдельных видов деятельности в транспортном комплексе Российской Федерации».
10. Министерство транспорта Российской Федерации – Приказ от 20 мая 2002г. №70 «Об утверждении Положения о службе автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации».
11. Министерство транспорта Российской Федерации – Приказ от 24 апреля 2003г. №238 «О реализации Постановления Правительства Российской Федерации «Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств».
12. Министерство транспорта Российской Федерации – Распоряжение от 8 мая 2003г. №АН-143-р «О принятии и введении в действие комплекта стандартов Системы стандартизации на автомобильном и городском пассажирском транспорте».
13. Министерство транспорта Российской Федерации – Приказ от 24 июня 2003г. №153 «Об утверждении инструкции по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте».
14. Министерство транспорта Российской Федерации – Распоряжение от 4 августа 2003г. №АК-18-р «Об утверждении методических документов по выполнению Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок».
15. Министерство транспорта Российской Федерации – Распоряжение от 18 декабря 2003г. №АК-20-р «Об утверждении и введении в действие стандарта Министерства транспорта Российской Федерации «Технические требования к цифровым тахографам, используемым на автомобильном транспорте при перевозках по территории Российской Федерации».
16. Приказ Минтранса РФ №171, Минюста РФ №183, МВД РФ №590 от 30 июля 2003г. «О реализации постановления Правительства Российской Федерации от 24.04.03г. №238 «Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств».
17. Министерство транспорта Российской Федерации – Распоряжение от 21 января 2004г. №АК-9-р «Об утверждении и введении в действие документа «Правила эксплуатации автомобильных шин».
18. Министерство транспорта Российской Федерации – Распоряжение от 5 января 2004г. №АК-1-р «О продлении срока действия руководящего документа «Временные нормы эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств».

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.