

Реформа сферы автотранспортных услуг – источник стимулирования бурного роста

Руководство для должностных лиц

Публикация о реформировании сферы автомобильных грузоперевозок представляет собой подробное руководство для государственных органов, должностных лиц и регуляторов транспортного рынка, призванное раскрыть потенциал автомобильного транспорта для обеспечения устойчивого экономического развития.

Оценка ситуации, план действий и реализация изменений

В большинстве развивающихся стран перевозки пассажиров и грузов практически полностью зависят от сектора автомобильного транспорта. С помощью стратегических и целенаправленных реформ правительства могут обеспечить многообещающие преимущества в вопросах повышения эффективности логистики, стимулирования торговли, повышения безопасности дорожного движения и роста экономики, – часто с минимальными финансовыми вложениями.

Эффективный транспорт – один из факторов роста

Задача, которая стоит перед правительствами, заключается в создании благоприятных условий для работы транспорта, который является конкурентоспособным и в то же время содействует развитию торговли и обеспечивает предприятия и общество в целом безопасными, экологичными и доступными по цене автотранспортными услугами.

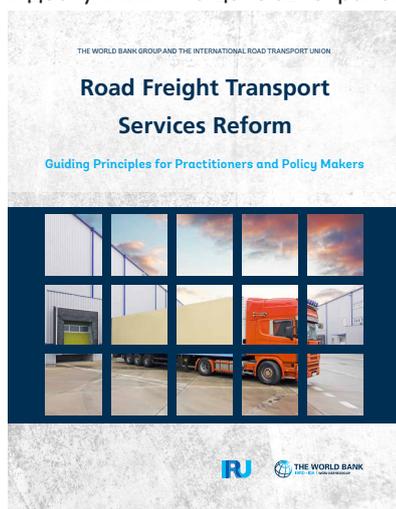
Зачем нужны реформы?

Устранение факторов, сдерживающих эффективность автотранспортных услуг, может обеспечить значительные преимущества для будущего развития. Сектору автомобильного транспорта нужны правовые рамки для повышения продуктивности, безопасности, конкурентоспособности, устойчивости, прозрачности и профессионализма в целом.

Факты и цифры

- Расходы на обучение водителей и продвижение навыков эко-вождения могут быть компенсированы за счет снижения аварийности и штрафных санкций, уменьшения потребления топлива и увеличения межремонтных пробегов.
- Поскольку причиной 85-90% дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческих транспортных средств является человеческий фактор, это еще больше подтверждает актуальность профессиональной подготовки водителей в целях повышения безопасности на основе стандартов, признанных на международном уровне.
- В дополнение к обеспечению прямой занятости, этот сектор опосредованно способствует созданию большого числа рабочих мест, каждое из которых требует профессиональных знаний в той или иной области.
- Недавнее исследование в Восточной Африке свидетельствует о том, что на каждый грузовик приходится 1,2 работающих. Другие исследования также показали, что занятость в сфере транспорта и смежных секторах может достигать 5% от общей численности работающих.
- За последние 40 лет средний показатель расхода топлива новыми грузовиками снизился на 40% – с 50 л/100 км в 1970-х годах до 30 л/100 км в 2008 году, что подтверждает необходимость обновления автопарка и совершенствования системы технических осмотров.

В партнерстве с



Загрузить руководство
www.iru.org/guide-to-road-freight-transport-reform



THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP



«Миллиарды, вложенные в дорожную инфраструктуру, обеспечат максимальную отдачу для экономического роста и создание новых рабочих мест только в том случае, если на этих дорогах налажено эффективное оказание логистических услуг. Публикация предоставляет в распоряжение государственных служащих и практиков свод правил, которые помогут оценить различные проблемы в сфере автомобильного транспорта и выбрать путь реформирования, наиболее подходящий для данного этапа экономического развития страны и ее институционального потенциала».

Хосе Луис Иригойен, старший управляющий по транспорту и информационно-коммуникационным технологиям в мировой практике Группы Всемирного банка

Основные элементы реформ

В руководстве обозначены пять приоритетных направлений.

- **Улучшение структуры рынка**, которая варьируется от полного отсутствия нормативно-правового регулирования до количественных ограничений за счет (что более продуктивно) качественных критериев, которые позволяют контролировать этот сектор в части, касающейся безопасности, надежности и качества услуг.
- **Противодействие нелегальным автотранспортным перевозчикам**, работающим без соблюдения действующего законодательства. При этом должны быть сбалансированы потенциальные негативные последствия на социальную сферу, и обеспечена непрерывная поддержка индивидуальных предпринимателей или самозанятых лиц, владеющих одним грузовиком и работающих в рамках правового поля.
- **Обучение водителей** по международным программам, предлагаемым, например, Академией IRU, которые устанавливают минимальный уровень знаний, специальных навыков и квалификации. Выдача свидетельств о профессиональной компетентности формирует основу для повышения профессионального мастерства.
- Наряду с водителем, не менее важным фактором, определяющим эффективность, является **транспортное средство**. Реформы включают механизмы обновления автопарка, ограничение импорта автотехники, бывшей в употреблении, установление технических стандартов и создание экономических и налоговых инструментов, содействующих приобретению транспортных средств.
- Общие транспортные расходы включают внутренние издержки (связанные с эксплуатацией и обслуживанием транспортных средств и материально-технической базы) и внешние издержки (экологическое воздействие, ДТП и заторы). Для сведения к минимуму **внешних издержек** можно внедрить систему мер стимулирования для повышения эффективности.

Анализ практических примеров: реформа сферы грузоперевозок в Мексике

В результате реформ, начатых в 1989 году, были получены следующие результаты:

Повышение производительности

С 1989 по 1995 год объемы перевозок по внутренним дорогам общего пользования выросли на 52%: с 107 200 до 162 827 миллионов тонно-километров. Среднее расстояние перевозки увеличилось почти на 30%, – с 346 до 444 километров.

Устойчивые темпы роста компаний-грузоперевозчиков

Среди компаний, которые увеличили численность своих автопарков, средние темпы роста составили 64%. В случае с крупными компаниями этот показатель составил 75%.

Снижение цен

Цены снижаются повсеместно, однако быстрее всего они падают в нижнем ценовом сегменте. Данные свидетельствуют о том, что с 1989 года тарифы на грузоперевозки снизились на 25% в реальном выражении.

Перераспределение трудовых ресурсов в пользу крупных компаний

Национальная статистика грузовых перевозок автомобильным транспортом указывает на увеличение занятости в этом секторе в период с 1989 по 1995 год на 5,2%: с 509 000 до 536 000 работников, оплачиваемых на годовой основе.

«Это практическое руководство поможет должностным лицам в проведении необходимых реформ, которые позволят не только решить конкретные проблемы оказания транспортных услуг на национальном уровне, но и взглянуть более широко на вопросы развития, устойчивости и экономического роста».

Мартин Рохас, главный советник IRU в странах Южной и Северной Америки