

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
**«Владимирский государственный университет
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых»
(ВлГУ)**

Институт машиностроения и автомобильного транспорта
Кафедра "Автотранспортная и техносферная безопасность"

Методические указания к практическим занятиям

по дисциплине «Проблемы правового обеспечения» для студентов ВлГУ,
обучающихся по направлению 23.04.01. "Технология транспортных процессов"

Составитель:
доцент кафедры АТБ
Ш.А. Амирсейидов

Владимир – 2015 г.

Автомобильный транспорт – одна из важнейших отраслей народного хозяйства. В современных условиях дальнейшее развитие экономики немыслимо без хорошо налаженного транспортного обеспечения. От его чёткости и надёжности во многом зависят трудовой ритм предприятий промышленности, строительства и сельского хозяйства и т.д..

Наряду с другими видами транспорта он обеспечивает рациональное производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства, удовлетворяет потребности населения в перевозках. Производственное значение транспорта определяется объективной потребностью перемещения груза от места производства к месту потребления. Главной задачей транспорта является своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках. В то же время следует отметить, что современное состояние автомобильного транспорта страны не позволяет в достаточной мере выполнять стоящие перед ним задачи.

Во многом это связано с несогласованностью экономических интересов отрасли и обслуживаемой ею клиентуры, слабо развитой производственной базой автотранспортных предприятий, недостаточным государственным регулированием и другими недостатками. У автотранспорта, как и у других видов транспорта, много острых проблем. В основном они связаны не с работой АТП, а с несовершенством законодательной системы. Пожалуй, самая серьезная проблема, которая сегодня затронула практически все АТП России, – это несовершенство налогового законодательства. Речь идет о том, что мелкие и крупные автопредприятия поставлены сегодня в далеко не равные условия.

Малые предприятия, у которых не более двадцати единиц подвижного состава, переведены на уплату единого налога на вмененный доход. Это

около десяти тысяч рублей в год на каждый автомобиль плюс экономия на едином социальном налоге, а также налоге на имущество и других. Причем частные предприниматели работают с живыми деньгами, зачастую без всякого контроля и издержек. С другой стороны, достаточно крупное и легальное АТП обязано выплачивать все налоги в бюджеты разных уровней, а также различные сборы во внебюджетные фонды. Взять, к примеру, налог на имущество. Обычное предприятие платит налог со своих основных производственных фондов. А транспортные предприятия с этих фондов платят еще и транспортный налог. При этом надо учесть, что ставки транспортного налога в некоторых областях по основному подвижному составу предприятий увеличены практически до максимального уровня.

Кроме того, льгот для автотранспортного предприятия ни по налогу на имущество, ни по транспортному налогу не предусмотрено. Это означает, что с одного заработанного рубля АТП отдают до 35 копеек. При этом следует учесть весьма серьезные факторы, которые довольно негативно влияют на производственную деятельность транспортников. Речь прежде всего идет о дефиците оборотных средств, неуклонном и даже набирающем обороты росте цен на топливо, запасные части, автомобильную резину и прочие материалы, а также постоянно растущих ценах на коммунальные услуги. Нетрудно догадаться, к чему приводит подобный «перекос». Частный перевозчик, у которого нет обслуживающего персонала, больших накладных расходов и налогового бремени, по сути, сбивает цены. Чтобы не потерять заказчика, автотранспортным предприятиям приходится снижать тарифы. А это в конечном итоге означает работу в убыток.

Например, перевозка тонны груза на 20 километров по государственным расценкам оплачивается 59 рублями. А реальная себестоимость перевозки – 75 рублей.

Автомобильный бизнес в сфере транспорта экономически и профессионально является наиболее доступным, а допуск операторов на

транспортный рынок осуществляется, во многом на регистрационной основе, поэтому конкуренция их нередко носит демпинговый^[1] характер, а рентабельность коммерческих автомобилей во многих случаях оказывается недостаточной для обновления подвижного состава, обеспечения требований безопасности и повышения качества услуг.

Коммерческие перевозчики в ряде случаев теряют рынок и несут убытки в результате свободного выхода на него нетранспортных организаций, а потребители транспортных услуг при этом не получают достаточно надёжного и качественного транспортного обслуживания.

Значительная часть рынка автомобильных перевозок находится в «теневом» секторе экономики, что создаёт предпосылки для криминального влияния на автотранспортный бизнес и приводит к существенным бюджетным потерям.

Особый вопрос – это устрашающие темпы автомобилизации общества. 20 лет назад в РФ на 1000 жителей страны приходилось 40 автомобилей. Сегодня – 130 автомобилей, а в крупных городах – 210. Сегодня ежегодно на российских дорогах прибавляется по 2 млн. автомобилей в год (8-10%). При этом усиливается вредное воздействие автомобилей на окружающую среду, усложняются вопросы безопасности дорожного движения, снижается пропускная способность дорог, увеличивается потребление топлива и т. д. В настоящее время в крупных российских городах участники дорожного движения теряют в течение суток от 30 до 60 минут своего времени из-за низких скоростей движения и простоев в транспортных заторах.

Из-за высокой загруженности улично-дорожной сети скорости общественного пассажирского транспорта сегодня на 15-20% ниже нормативных. В итоге автомобильные пробки приобрели статус одной из наиболее острых проблем крупных российских городов. Проблема автомобилизации – это, конечно, не только проблема автомобиля. Это и развитие дорог, и повышение качества топлива, и переход на

альтернативные энергоносители, и опережающее развитие общественного транспорта. Мы должны осознать проблему автомобилизации как общенациональную. Эту проблему можно решить, только приобщая население к общественному транспорту. Но перед тем, надо улучшить состояние последнего.

Как и в развитых зарубежных странах на решение этой проблемы и связанных с ней задач должна быть ориентирована система целей модернизации автотранспортной подсистемы. Естественно, в ныне сложившихся российских условиях не все, что характерно для зарубежного автомобильного транспорта, может быть использовано, особенно в части инвестиционной политики и деятельности. Но то, что касается правовых аспектов регулирования работы автотранспортной отрасли, должно быть учтено в первую очередь. Мы до сих пор не располагаем современным законом о транспортной деятельности: все, что имеется в арсенале АТП, – это нормативная база 60-80-х годов. Еще одна из наиболее актуальных проблем автотранспорта – негативное воздействие на состояние окружающей среды и здоровье населения.

Автотранспорт приводит к образованию твердых отходов, загрязнению воздуха и почвы, захламлению больших территорий, вибрации, электромагнитным излучениям, отчуждению земель под строительство объектов транспортной инфраструктуры и хранению автотранспортных средств, соответствующим ландшафтным изменениям, загрязнению природных сред, связанному с авариями при транспортировке опасных грузов и т.д. Известно, что ежегодный экологический ущерб от функционирования всех видов транспорта России только по таким видам негативного воздействия, как загрязнение воздуха, шум и влияние на климат, составляет около 170 млрд. рублей. По экспертным оценкам, выбросы вредных веществ автотранспортом к 2010 г. превысят уровень 2000 г. на 65%. Вот почему нужно стимулировать создание безопасных, экологически

чистых и экономичных автомобилей. Для этого надо задействовать все возможности сертификации, стандартизации, других систем установления и контроля требований к автомобилям. Одновременно необходимы экономические механизмы продвижения новых моделей на рынок, создание платежеспособного спроса на них. Еще одна, остро стоящая на автотранспорте проблема – это транспортная безопасность. Безопасность дорожного движения – это комплексный вопрос, и его успешное решение во многом зависит от скоординированности действий федеральных и территориальных органов исполнительной власти, подразделений Госавтоинспекций (РТИ), предприятий транспортно-дорожного комплекса, образовательных, медицинских учреждений, общественных образований.

Сегодняшний уровень такого взаимодействия не позволяет кардинально изменить положение с аварийностью в стране. Все большее распространение получает сознательное невыполнение требований основного закона автомобилистов – Правил Дорожного движения. Половина дорожно-транспортных происшествий совершена лицами без водительских прав или не имеющими соответствующей категории. Каждое пятое нарушение – Каждое второе происшествие совершается водителями автобусов, принадлежащих физическим лицам. Эти данные говорят об отсутствии системы государственного контроля над обеспечением безопасности пассажирских перевозок. Принижено значение линейного контроля над работой водителей. Многочисленные факты превышения норм вместимости автобусов, несоблюдение графиков движения (отсюда переполнение автобусов и превышение скорости) и даже управление автобусами в нетрезвом состоянии. водителями транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения.

Международные автомобильные перевозки, являясь наиболее прибыльными, представляют собой один из самых привлекательных для транспортных предпринимателей видов деятельности. В настоящее время эти перевозки

осуществляются с 86 странами мира. На пути развития внешнеторговых автоперевозок имеются значительные барьеры, препятствующие повышению их эффективности.

Сложная ситуация сейчас складывается и на пассажирском транспорте, когда расходы от перевозок пассажиров на маршрутных автобусах увеличиваются, в первую очередь от подорожания топлива и запасных частей, а доходы при этом снижаются. За последние десять лет автобусный парк России сократился более чем на 30%. Более 70% автобусного парка амортизировано и подлежит списанию, около 50% – имеет срок службы 10 лет. Если до 1992 г. с помощью государства ежегодно закупалось 18-19 тыс. автобусов, то сегодня ежегодно приобретается лишь около 5 тыс. автобусов. В тоже время только для минимальной ежегодной замены подлежащего списанию парка потребность в обновлении составляет 14 тыс. автобусов.

Ухудшается ситуация с обслуживанием пассажиров, особенно на сельских пригородных маршрутах, так как в связи с уменьшением пассажиропотока и отсутствием дотаций из бюджетов, автотранспортники уменьшают количество автобусов на маршрутах, а в отдельных случаях и уходят с них.

Остается по-прежнему практически без контроля рынок нерегулярных перевозок пассажиров. Сидения в автобусах переоборудуются под спальные места, используются прицепные тележки для перевозки грузов, а также вносятся другие конструктивные изменения неоформленные надлежащим образом. Данные перевозки абсолютно не соответствуют требованиям транспортной безопасности.

Исходя из вышеизложенного, к сожалению, можно констатировать, что положение дел на внутренних перевозках грузов и пассажиров автомобильным транспортом находится в сложном состоянии. Сложившаяся ситуация требует принятия незамедлительных мер по государственному регулированию рынка автотранспортных услуг.

В качестве таких механизмов законодательного регулирования выступают системы лицензирования и допуска перевозчиков на рынок транспортных услуг, т.е. обеспечение качественных условий выхода на рынок, формирования производственной и коммерческой деятельности. Законодательное регулирование на основе лицензирования должны определять правила и порядок допуска на рынок автотранспортных услуг, в том числе допуска на коммерческие маршруты и правила осуществления деятельности на них, создавать механизм контроля за выполнением законодательства в области автомобильного транспорта, обеспечивать выполнение автоперевозчиками установленных стандартов при осуществлении перевозочного процесса и технической эксплуатации транспортных средств.

Законодательное регулирование в сфере автомобильного транспорта не приведено к условиям рыночных отношений, что порождает и способствует той ситуации, которую мы наблюдаем при перевозках пассажиров и грузов. Лицензирование же, в настоящее время по большинству видов автотранспортных услуг ликвидировано, а по оставшемуся установлено не в полном объеме и без учёта стандартов качества транспортного процесса.

В то же время, проводимая сегодня политика Минэкономразвития России по либерализации допуска на рынок автотранспортных услуг, не учитывает опыта развитых стран, которые в большинстве своём вернулись к жесткой регламентации транспортных услуг, а также сложнейшее состояние отечественного автотранспортного рынка, что в конечном итоге может привести к ещё большим потерям государства и не только в финансовом плане, но самое главное потерям здоровья и жизни российских граждан на дорогах. И это наглядно показывает состояние дорожно-транспортной безопасности в Российской Федерации.

Дорожно-транспортный травматизм имеет далеко идущие последствия для отечества, так как нарастающая тенденция в стране с демографической

проблемой представляет прямую угрозу жизнедеятельности и безопасности государства. В России уровень риска гибели в ДТП в 2-3 раза превышает аналогичный показатель экономически развитых стран, как с высоким, так и средним уровнем автомобилизации. Число пострадавших в расчете на 10 тыс. автомобилей в 4-8 раз превышает развитые европейские страны.

Высокий износ автомобилей становится основной причиной загрязненности окружающей среды, аварийности и огромных транспортных издержек. Наряду со «стареющим» подвижным составом в дорожном движении появились новые автомобили иностранного производства с высокими динамическими и тормозными характеристиками. В транспортном потоке увеличивается неравномерность скоростей движения, что приводит к увеличению ДТП, связанных с обгоном, маневрированием, резким торможением, выездом на полосу встречного движения, наездом на пешеходов, различные опасные препятствия.

В нынешних рыночных отношениях экономическое соотношение «прибыль» – «безопасность» пока никак не регулируется.

Решение проблемы транспортно-дорожной безопасности должно рассматриваться, как общенациональный приоритет. Первоочередной задачей является также создание единой комплексной системы управления дорожно-транспортной безопасностью в рыночных условиях хозяйствования с формированием действенного механизма координации деятельности в данной сфере федеральных органов исполнительной власти, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений. Для реализации целевых программ по обеспечению дорожно-транспортной безопасности надо обеспечить государственное финансирование, а также привлечение средств страховых организаций и общественных фондов.

Кроме того, для дальнейшего развития автомобильного транспорта страны необходима четкая выработка оценочных критериев количества и качества транспортной продукции.

С учетом сокращения лицензируемых видов деятельности предстоит доработать механизм контроля за исполнением администрациями субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, их должностными лицами, а также юридическими лицами и гражданами установленных Конституцией Российской Федерации, Федеральными законами и другими правовыми актами, стандартов и требованиями по обеспечению безопасности и качественного процесса перевозки грузов и пассажиров на автотранспорте и связанную с ним деятельность, а также в строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог.

P.S. На сегодняшний день в РФ в целом ряде секторов автомобильному транспорту нет альтернативы. Это обеспечение розничной торговли, перевозки дорогостоящих и срочных грузов на малые и средние расстояния, транспортное обеспечение производственной логистики, малого бизнеса. Это именно те секторы, на развитие которых ориентирована экономическая политика России. Таким образом, эффективность развития автотранспорта во многом определит эффективность и темпы экономических реформ, а сдерживание развития автомобильного транспорта, в определенной степени, равнозначно торможению экономического развития и структурных преобразований. Именно поэтому решение основных проблем автомобильного транспорта сегодня является наиболее важной задачей РФ. Проблемы могут быть решены только при правильно организованном государственном контроле, особенно на законодательном уровне, а также финансовой поддержке, которая позволит обновить транспортные услуги и повысить их качество.