

УДК 656.07

РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА: РОССИЙСКИЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Е.Ю. Ренгольд

ФГБОУ ВПО «СибАДИ», Россия, г. Омск.

Аннотация. Статья посвящена исследованию процессов в автотранспортной отрасли, как в России, так и за рубежом. В ней проведен анализ статистической информации в области автомобильного транспорта, рассмотрено изменение российского законодательства в сфере транспорта, а также приведены аналитические данные на автомобильном транспорте, подтверждающие выводы автора.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, автотранспортная отрасль.

Введение

Современный этап развития общества предполагает определенный уровень социально-экономического, политического, технологического и информационного развития государств. Возрастающая в этих условиях роль транспорта обуславливается процессами мировой хозяйственной глобализации и усилением международного разделения труда, что сопровождается переносом ряда производств из развитых стран в страны Юго-Восточной Азии. Данные процессы требуют государственного регулирования транспортной деятельности, как через законодательное регулирование, так и через юридическое обеспечение безопасности движения, экологическую безопасность, а также через стимулирование развития транспортной инфраструктуры в каждой отдельной стране.

Особенности развития автотранспортной отрасли в России и за рубежом

XX век характеризуется значительным распространением в мире автомобильного транспорта. Так за последнее столетие количество автомобилей в мире увеличилось с 6 тыс. до более чем 1 млрд. штук [1,2]. Данные темпы роста обусловлены тем, что автомобильный транспорт по праву можно считать наиболее удобным видом транспорта. Массовость автомобилей, способность доставлять пассажиров и грузы «от двери до двери», относительно невысокая себестоимость перевозок сыграли ключевую роль для его развития.

Темпы развития автомобильного транспорта напрямую зависят от уровня развития автомобильной инфраструктуры, к которой в первую очередь относится протяженность и качество автомобильных дорог. Первые автомобильные дороги с твердым покрытием появились еще в XVI веке во Франции. К середине XX века их доля в мире составляла около 50% от общей протяженности автодорог. Сегодня более 90% всех дорог в мире

имеют твердое покрытие, при этом более половины из них относятся к категории усовершенствованных. В России к концу 2014 года доля дорог с усовершенствованным покрытием составила 70,5% [3].

Основной характеристикой дорог является их протяженность. В первую двадцатку стран, на долю которых приходится 85% мировой автодорожной сети входят семь стран Европы, шесть стран Азии, две страны Северной Америки, две страны Латинской Америки, одна страна Африки, Австралия и Россия. К странам, в которых протяженность дорог составляет более 1 млн. км относятся: США, Индия, Китай, Бразилия, Россия, Канада, Япония и Франция. К странам с протяженностью дорог от 500 тыс. до 1 млн. км относятся: Австралия, Южноафриканская республика, Испания, Италия, Германия и Швеция. Страной лидером по протяженности автодорог в 6 587 тыс. км сегодня является США, в то время как в России этот показатель составляет 1 282 тыс. км, что более чем в 5 раз меньше, чем в стране-лидере. Длина сети автомобильных дорог в странах мира представлена на рисунке 1. Из графика видно, что Россия в этом списке находится на пятом месте, поднявшись с седьмого места за последние 3 года [4].

Транспортная инфраструктура в странах мира развита не равномерно. К примеру, в Европе в 10 раз выше плотность сети автомобильных дорог, чем в Азии. Так, в России этот показатель в 2014 году составил 81 км на 1000 кв. км территории. Это аналогично показателям многих развивающихся стран, таких как Узбекистан и Таджикистан [3]. Проведенные исследования показали, что в последние годы значительно улучшилась оценка состояния дорожного хозяйства жителями нашей страны. В 2014 году половина всех респондентов дала положительную оценку состоянию автомобильных дорог, а именно, дорожному полотну, разметке, размещению

светофоров и знаков. 32% опрошенных абсолютно не удовлетворены состоянием дорог в своих населенных пунктах. К городам с наихудшим дорожным хозяйством за 2014 год относятся Волгоград, Омск и Самара. Лучшие дороги в Тюмени, Кемерово и Москве, при этом Москва впервые вошла в число лидеров, уступив лишь постоянным фаворитам данного рейтинга – Тюмени и Кемерово [5].

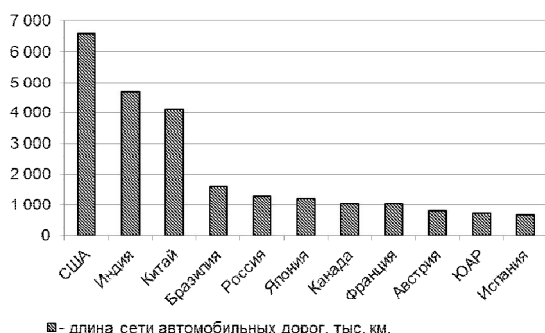


Рис.1. Длина сети автомобильных дорог по странам мира

Развитие автомобильного хозяйства зависит от государственных приоритетов и государственного регулирования транспортной системы каждой отдельной страны. Анализ зарубежного опыта в данном вопросе показал, что развитие автодорог в стране-лидере – США напрямую связана с приоритетами, выдвинутыми в 50-х годах XX века президентом Д. Эйзенхауэром, среди которых разработана и внедрена программа, посвященная сооружению сети национальных автострад США. Особенностью строительства автострад Америки, являлось то, что строящиеся автостреды составляли не менее двух полос движения в каждом направлении, при этом они дополнительно сопровождалась запасными дорогами. Кроме того, полосы встречного движения были изолированы или вообще удалены друг от друга. Такое масштабное строительство позволило улучшить связь между населенными пунктами, значительная масса которых не имеет других путей сообщения, и заложить основу масштабного развития автотранспортной отрасли страны [6].

Зарубежный опыт регулирования автотранспортной отрасли

Регулирование в транспортной отрасли США осуществлялось исторически сложившейся трехступенчатой системой органов управления: органами федерального правительства, органами штатов и местными властями. Однако значительно разросшийся бюрократический аппарат административно-

правового регулирования привел к необходимости создания в 1966 году единого Министерства транспорта США. На него были возложены ключевые задачи по разработке транспортной политики государства, способствующей созданию быстрого, безопасного, эффективного и удобного транспорта. В условиях масштабов страны (США находится на четвертом месте в мире по занимаемой площади территории после России, Канады и Китая) решения ряда вопросов в сфере транспорта, как Министерство транспорта, так и Конгресс видели в развитии системы поощрения частного предпринимательства, а также через расширенное внедрение новой техники и технологий [7].

Следует отметить, что особое место в системе государственного регулирования автотранспортной отрасли Америки занимают правительственные исследовательские центры, а также исследовательские центры промышленных корпораций. Среди них – Технический исследовательский центр корпорации «Дженерал моторс», Отдел исследований и планирования перспективного автомобильного транспорта компании «Форд-моторс», транспортный институт Карнеги и другие [7]. Американский опыт регулирования автомобильного транспорта может быть применим и в нашей стране, поскольку оба государства имеют федеративное устройство, большинство автотранспортных предприятий находятся в частной собственности, а процесс их приватизации в России проходил быстрыми темпами.

Опыт использования государственных и частных исследовательских центров в системе регулирования автотранспортной отрасли позволил бы в масштабах нашей страны не только объективно и более качественно выявлять проблемные звенья в существующей системе регулирования и управления, но и находить действенные подходы к их решению. Создающиеся в последние годы частные исследовательские центры и агентства в области автомобильного транспорта, осуществляя значительную работу по сбору, обработке и анализу складывающейся ситуации в рассматриваемом сегменте, не доводят итоговую аналитическую информацию до всех заинтересованных лиц. Основная часть информации закрыта для свободного доступа и может быть получена только в результате приобретения дорогостоящих аналитических сборников, что тормозит как процесс исследований в транспортной отрасли, так и разработку путей решения существующих проблем [8].

Целенаправленная государственная политика в области административно-правового регулирования автотранспортной деятельности в нашей стране за последние десять лет реализовалась в принятии ряда законопроектов и отраслевых программ, которые определяют стратегию, тактику и методы развития автотранспортного комплекса России [9-16]. Они призваны совершенствовать механизм взаимодействия и регулирования между органами власти разных уровней в вопросах, как развития, так и финансирования автотранспортной инфраструктуры и дорожного строительства [17-19].

Анализируя зарубежный опыт в области развития автотранспортной отрасли видно, что не только строительство высококачественных автотрасс позволило Америке за короткий срок выйти на передовые позиции в этом сегменте экономики. Большую роль в этом процессе сыграло развитие автомобильного парка страны. До Первой мировой войны в мире насчитывалось около 350 тыс. автомобилей. В 1986 году их было уже более 500 млн, а в 2010 году мир перешагнул рубеж в 1 млрд. автомобилей [6]. По данным ТОП-100 мирового рейтинга автомобильных рынков, представленным аналитическим агентством «Автостат», общий мировой рынок из года в год «растет». При этом весь мир по динамике авторынков можно условно разделить на две части. С одной стороны находятся рынки Китая и США, которые из года в год значительно увеличивают объемы реализации. С другой стороны – рынки всех остальных стран мира, которые в последние годы давали незначительный «рост» либо не менялись. Динамика изменения объема продаж

ведущих мировых автомобильных рынков за последние годы и их место в мире приведены на рисунке 2 и в таблице 1 [20].

Как видно из приведенных данных, продажи автомобилей на рынках Китая и США более чем в три раза превышают продажи на рынках всех остальных стран мира. Даже Япония, уверенно занимающая третье место в мире, отстает от США в три раза, а от Китая – более чем в четыре раза. Объемы продаж на автомобильном рынке в России с 2012 года стабильно снижаются. Наша страна по итогам 2014 года уступает в этом показателе лидеру почти в десять раз, а США – более чем в шесть раз. По итогам первого полугодия 2015 года продажи автомобильного рынка России «упали» почти в два раза по сравнению с аналогичным периодом 2014 года, что переместило нашу страну в мировом рейтинге ТОП-100 с 8 места на 12 место.

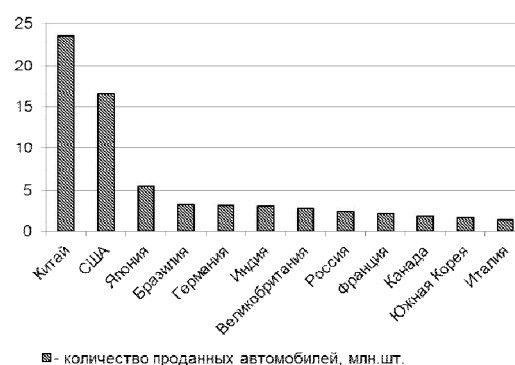


Рис. 2. Страны-лидеры мировых автомобильных рынков за 2014 год

Таблица 1 – Рейтинг стран-лидеров мировых автомобильных рынков

Страна	Занимаемое место в мире		
	в 2013 году	в 2014 году	в первом полугодии 2015 года
Китай	1	1	1
США	2	2	2
Япония	3	3	3
Бразилия	4	4	7
Германия	5	5	4
Индия	6	6	5
Великобритания	8	7	6
Россия	7	8	12
Франция	9	9	8
Канада	10	10	10

Однако рейтинг страны на мировом автомобильном рынке не отражает уровень автомобилизации населения. Количество автомо-

билей, приходящихся на 1000 жителей, отдельных стран представлено в таблице 2.

Таблица 2 – Количество автомобилей на 1 000 человек в 2014 году

Место в мире	Страна	Количество автомобилей, шт.
1	Монако	899
2	США	809
3	Лихтенштейн	796
4	Исландия	746
5	Люксембург	739
14	Канада	620
16	Япония	593
27	Германия	534
49	Россия	317
98	Китай	114

Как видно из таблицы 2 США, являясь четвертой страной в мире по площади и второй в рейтинге мировых автомобильных рынков, занимает также вторую позицию и по количеству автомобилей приходящихся на 1 000 жителей. Канада, занимающая второе место по площади, находится на 14 месте, а Россия, как самая крупная страна в мире и превосходящая Канаду по площади почти в два раза, находится на 49 месте. Таким образом, почти каждый житель США имеет автомобиль, в Германии и Канаде автомобилем владеет каждый второй житель, в то время как в России автомобиль есть только у каждого четвертого жителя страны. Китай, являясь на протяжении последних шести лет абсолютным фаворитом рейтинга ТОП-100 автомобильных рынков мира, занимает 98 строчку по обеспеченности граждан страны автомобилями, при этом автотранспортное средство есть только у каждого восьмого жителя данного государства.

Если рассматривать парк грузовых автомобилей, то здесь мировыми лидерами также выступают Китай и США. Суммарный выпуск грузовиков этими государствами составляет около половины всех производимых в мире транспортных средств данной категории. По данным Росстата, производство грузовиков в России в 2014 году снизилось на 25,7% [20]. Значительным недостатком перевозок грузов автомобильным транспортом в России является использование автомобилей малой и средней грузоподъемности, в то время как в развитых странах перешли на использование автомобилей тяжеловесов. Так в США и Канаде используются автомобили грузоподъемностью которых превышает 300 тонн. Например, автомобиль «Terex titan 33-19» имеет грузоподъемность 318 тонн, «Wabco» - 120 тонн, французский «Benne Morel» - 65 тонн, в то время как наибольшая грузоподъемность у отечественного автопоезда в составе КамАЗ-6460 с самосвальным полуприцепом НЕФАЗ-9509-30 имеет общую грузоподъемность 33,7 тонны [21].

Согласно данным ГИБДД России самыми распространенными марками грузовых автомобилей отечественного производства сегодня являются автомобили с грузоподъемностью до 3,5 тонн. Слабое использование автомобилей с высокой грузоподъемностью обусловлено во многом плохим качеством дорожного покрытия, которое не выдерживает крупнотоннажные автомобили [22]. Поэтому перемещение грузов по территории России осуществляется в основном другими видами транспорта, которые превосходят автомобильный транспорт либо скоростью доставки (воздушный транспорт), либо более низкой себестоимостью (железнодорожный, водный и трубопроводный транспорт).

Выводы

В этой связи, для развития отечественной автотранспортной отрасли было бы целесообразно ориентироваться на достижения мирового лидера автомобильных грузоперевозок – США, которые первоначально, еще в 50-е годы, сделали основной акцент на развитие автомобильной инфраструктуры, через строительство высококачественных автострад, что позволило им в дальнейшем производить и использовать крупнотоннажные грузовые автомобили, снижая тем самым себестоимость автогрузоперевозок. Кроме того, как было сказано выше, система государственного устройства этой страны соответствует нашей, что позволяет использовать их достижения, такие как государственные и частные исследовательские центры, в системе государственного регулирования автотранспортной отрасли России. В быстро меняющихся экономических условиях необходимо не только разрабатывать собственные новые механизмы управления автотранспортной отраслью, но и использовать лучшие достижения иностранного регулирования стран-лидеров в указанной области.

Библиографический список

1. Количество автомобилей в мире перевалило за миллиард. // За рулем. – 2011. – Режим доступа: http://www.zr.ru/content/news/350201-kolichestvo_avtomobilej_v_mire_perevalilo_za_milliard/
2. Количество автомобилей в мире. – Режим доступа: <http://total-rating.ru/689-kolichestvo-avtomobilej-v-mire.html>
3. Россия и страны мира. 2014.: Стат.сб. // Росстат. – М.: 2014. – 382 с.
4. Central Intelligence Agency [US] – Режим доступа: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html>
5. Отчет о качестве жизни в городах России на сайте кафедры Прикладной социологии Финансового Университета при Правительстве РФ – Режим доступа: <http://www.fa.ru/chair/priksoc/Documents/Региональный отчет.pdf>
6. Максаковский, В.П. Общая экономическая и социальная география. Курс лекций. В двух частях. Часть 2 / В.П. Максаковский. – М.: Гуманитар. изд. центр. ВЛАДОС, 2009. – 525 с.
7. Остапец, О.Г. Государственное регулирование транспорта в зарубежных странах: современный опыт для России / О.Г. Остапец // Вестник Поволжской академии государственной службы им. П.А. Столыпина. – 2008. – № 3 (16). – С. 78-83.
8. Эйхлер, Л.В. Теоретическое осмысление интеграционных процессов на транспорте (на примере автомобильного транспорта) / Л.В. Эйхлер // Вестник Томского государственного университета. – Томск: ТГУ. – 2012. – № 365 – С. 125-132.
9. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 319.
10. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 № 257-ФЗ (в ред. от 13.07.2015).
11. О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)»: Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (в ред. от 18.06.2015).
12. Об утверждении Правил предоставления иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках подпрограммы «Дорожное хозяйство» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: Постановление Правительства РФ от 28.01.2015 № 58.
13. О Транспортной стратегии Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (в ред. от 11.06.2014).
14. Об утверждении программы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2015 годы): Распоряжение Правительства РФ от 31.12.2009 № 2146-р (в ред. от 23.05.2014);

15. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»: Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (в ред. от 06.11.2014).
16. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года: Приказ Минтранса РФ от 12.05.2005 № 45.
17. Ренгольд, О.В., Перспективы развития автотранспортной отрасли в Российской Федерации / О.В. Ренгольд, Т.А. Попова // Фундаментальные и прикладные науки – основа современной инновационной системы [Электронный ресурс]: материалы международной научно-практической конференции. – Электрон. дан. – Омск: СибАДИ, 2015. – С.330 – 335. – Режим доступа: <http://bek.sibadi.org/fulltext/ESD1.pdf>
18. Черникова, А.Е. Актуализация принципов планирования деятельности предприятий в современных условиях / А.Е. Черникова // Проблемы развития современной экономики: сборник статей IV Международной научной – практической конференции. – Ставрополь: Логос. – 2014. – С. 118-120.
19. Ренгольд, О.В. Тенденции изменений инвестиционных вложений в транспортную отрасль Российской Федерации / О.В. Ренгольд, Е.Д. Семенова // Наука XXI века: опыт прошлого-взгляд в будущее [Электронный ресурс]: материалы Международной научно-практической конференции. – Электрон. дан. – Омск: СибАДИ, 2015. – С.319–323. – Режим доступа: <http://lib.sibadi.org/>
20. Данные аналитического агентства «Автостат» – Режим доступа: <http://www.autostat.ru/news/view/>
21. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Т65 учеб. пособие / под ред. Г.Я. Резго. – М.: Финансы и статистика, 2009. – 128 с.
22. Ренгольд Е.Ю. Тенденции изменения структуры автотранспортных предприятий на рынке транспортных услуг / Е.Ю. Ренгольд, О.В. Ренгольд // Сборник научных трудов по материалам международной научно-практической конференции «Перспективные инновации в науке, образовании, производстве и транспорте 2011». Том 1. Транспорт. – Одесса: Черноморье, 2011. – С. 21-38.

**THE DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT:
RUSSIAN AND FOREIGN EXPERIENCE**

E.Y. Rengold

Abstract. The article is devoted to the study of the processes taking place in the trucking industry of Russia and developed countries of the world. It analyzes the statistical information in the field of road transport, considers the changes in Russian legislation in the sphere of transport, as well as analytical data on road transport, confirming the author's conclusions.

Keywords: road transport, transport industry.

References

1. The number of cars in the world exceeded one billion. Behind the wheel. 2011. Available at: http://www.zr.ru/content/news/350201-kolichestvo_avtomobilej_v_mire_perevalilo_za_milliard/

2. The number of cars in the world. Available at: <http://total-rating.ru/689-kolichestvo-avtomobiley-v-mire.html>
3. [Russia and countries of the world. 2014]. Stat.sat. Rosstat, Moscow, 2014. 382 p.
4. Central Intelligence Agency [US] Available at: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html>
5. Report on the quality of life in the cities of Russia on the website of the Department of Applied sociology of the Financial University under the RF Government Available at: <http://www.fa.ru/chair/priklsoc/Documents/Regional-report.pdf>
6. Maksakovsky V. P. [General economic and social geography. A course of lectures. In two parts]. Moscow, VLADOS, 2009. 525 p.
7. Ostapets O.G. Gosudarstvennoe regulirovanie transporta v zarubezhnykh stranah: sovremennyy opyt dlja Rossii [State regulation of transport in foreign countries: a contemporary experience for Russia]. *Vestnik Povolzhskoy akademii gosudarstvennoy sluzhby im. P.A. Stolypina*, 2008, no 3 (16). pp. 78-83).
8. Eichler L.V. Teoreticheskoe osmyslenie integracionnykh processov na transporte (na primere avtomobil'nogo transporta) [Theoretical understanding of integration processes on transport (for example road transport)]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2012, no. 365 .pp. 125-132;
9. About approval of the state program of the Russian Federation "Development of transport system": regulation of the Government of the Russian Federation of 15.04.2014 No. 319.
10. About highways and about road activity in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation: Federal law of the Russian Federation dated 08.11.2007 № 257-FZ (as amended on 13.07.2015).
11. About the Federal target program "Development of transport system of Russia (2010 – 2020)": decree of the government of the RF 05.12.2001 no 848 (as amended on 18.06.2015).
12. About approval of rules of provision of other interbudget transfers from the Federal budget to budgets of subjects of the Russian Federation on financial provision of road activities within the subprogramme "Road economy" of the state program of the Russian Federation "Development of transport system": Regulation of the RF Government dated 28.01.2015 No. 58.
13. About Transport strategy of the Russian Federation: the Decree of the Government of the Russian Federation from 22.11.2008 № 1734-p (as amended on 11.06.2014).
14. On approval of the program of activity of the State company "Russian highways" in the long term (2010 – 2015): regulation of the Government of the Russian Federation from 31.12.2009 No. 2146-R (as amended on 23.05.2014).
15. About the Federal target program "Improving road safety in 2013 – 2020": the Decree of the Government of the Russian Federation dated 03.10.2013 No. 864 (as amended on 06.11.2014).
16. On approval of the Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2020: Order of the Ministry of transport of the Russian Federation ot.05.2005 No. 45.
17. Rengold O.V., Popova T.A. *perspektivy razvitiya avtotransportnoj otrasli v Rossijskoj Federacii* [Prospects of development of road transport in the Russian Federation]. Omsk: SibADI, 2015. pp. 330 – 335 Available at: <http://bek.sibadi.org/fulltext/ESD1.pdf>.
18. Chernikova A.E. Aktualizacija principov planirovaniya dejatel'nosti predpriyatij v sovremennykh usloviyah [The actualization of the principles of planning of activity of enterprises in modern conditions]. *Problemy razvitiya sovremennoj jekonomiki: sbornik statej IV Mezhdunarodnoj nauchnoj – prakticheskoy konferencii*, Stavropol: Logo. 2014. pp. 118-120.
19. Rengol'd O.V., Semenova E.D. Tendencii izmenenij investicionnykh vlozhenij v transportnuju otrasl' Rossijskoj Federacii [Tendencies of changes of investment investments in transport branch of the Russian Federation]. *Nauka XXI veka: opyt proshlogo-vzglyad v budushhee: materialy Mezhdunarodnoj nauchnoj – prakticheskoy konferencii*. Omsk: SibADI, 2015. pp. 319–323 – Available at: <http://lib.sibadi.org/>
20. The data of the analytical Agency "AUTOSTAT" Available at: <http://www.autostat.ru/news/view/>.
21. *Transportnoe obespechenie kommercheskoj dejatel'nosti* [Transport support commercial activities: T proc. the manual] under the editorship of G. J. Rezgo. Moscow, Finansy i statistika, 2009. 128 p.
22. Rengol'd E.Ju. Rengol'd O.V. Tendencii izmenenija struktury avtotransportnykh predpriyatij na rynke transportnykh uslug [Tendencies of change of structure of the motor transportation enterprises in the market of transport services]. *Sbornik nauchnykh trudov po materialam mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii «Perspektivnye innovacii v nauke, obrazovanii, proizvodstve i transporte*, 2011, pp. 21-38.

Ренгольд Евгений Юрьевич (Россия, г. Омск) – аспирант ФГБОУ ВПО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5, e-mail: R3250251@mail.ru).

Rengold Evgeny Yuryevich (Russian Federation, Omsk) – the graduate student of the Siberian State Automobile and Highway academy (SibADI) (644080, Omsk, Mira Ave., 5, e-mail: R3250251@mail.ru).