

Битиева З.Р. Опыт государственного стимулирования повышения качества муниципального парка автотранспортной техники [Электронный ресурс] // Информационно-экономические аспекты стандартизации и технического регулирования: Научный интернет-журнал. 2011. – № 4(4). Режим доступа [http://iea.gostinfo.ru/files/2011\\_04/2011\\_04\\_21.pdf](http://iea.gostinfo.ru/files/2011_04/2011_04_21.pdf)

УДК 336.13

## **ОПЫТ ГОСУДАРСТВЕННОГО СТИМУЛИРОВАНИЯ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА МУНИЦИПАЛЬНОГО ПАРКА АВТОТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ**

**Битиева З.Р.**, аспирант ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ»

*Предметом данной статьи является программа стимулирования парка автотранспортной техники. Цель статьи – проанализировать качество реализации данной программы в условиях модернизации. В статье рассмотрены основные нормативно-правовые акты, регулирующие условия предоставления государственных субсидий, и сделаны выводы о позитивных итогах реализации программы субсидирования в 2009 году.*

**Ключевые слова:** субсидии, автотранспортная техника, государство, коммунальная техника.

UDC 336.13

## **EXPERIENCE THE STATE INCENTIVE TO IMPROVE QUALITY MUNICIPAL PARK AUTO TRANSPORT EQUIPMENT**

**Bitieva Z.R.**, post-graduate student at FSUE «STANDARTINFORM»

*The subject of this article is an incentive program fleet of motor vehicles. The purpose of the article – to analyze the quality of the implementation of this program in terms of modernization. The article describes the basic regulations for granting state subsidies, and draw conclusions about the positive outcomes of the grant program in 2009.*

**Keywords:** grants, service vehicles, State, municipal technology.

Автотранспортная техника занимает особое место в транспортной системе страны благодаря ее преимуществу перед другими видами транспорта – мобильности и скорости доставки грузов и пассажиров, при этом автопромышленность с ее заводами является одним из наиболее

важных градообразующих факторов. В настоящее время в условиях модернизации российской экономики в автомобильной промышленности существует множество проблем, решение которых возможно лишь с участием государства [1]. Важной составляющей рынка автомобильной техники является рынок коммунальной техники.

Следует отметить, что российская коммунальная техника пользуется большим спросом из-за ее относительно стоимости, которая в среднем на 15-30% ниже, чем у зарубежных аналогов, не смотря на то, что многие мощные российские заводы – производители используют зарубежные комплектующие и западные технологии. В настоящее время в нашей стране насчитывается более 40 заводов, в той или иной степени участвующих в производстве деталей, узлов, комплектующих для коммунальной техники или выпускающих финальные образцы. Основные российские производители и объем контролируемого ими сегмента производства коммунальной техники представлены на рис. 1.

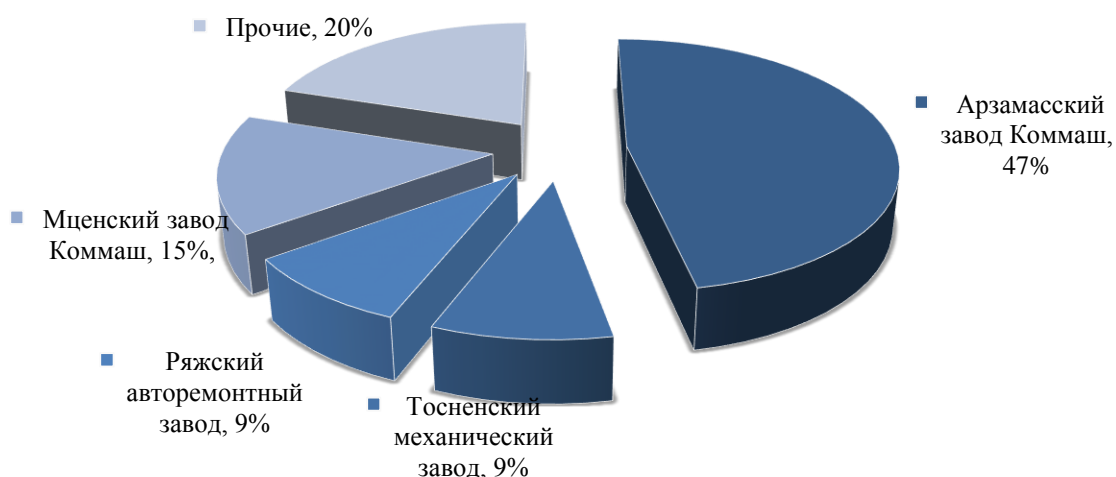


Рис. 1. Основные российские производители и объем контролируемого ими сегмента производства коммунальной техники в 1 квартале 2011 года (по данным исследовательской компании ID-Marketing)

Формирование рынка коммунальной техники в России началось в середине 1950-х гг. В 1998 г., как и большинство отраслей, отрасль коммунального машиностроения испытала серьезные потрясения. И

только в 2003 г. стало возможным говорить о постепенном восстановлении рынка, объемы которого росли в среднем на 5-8% в год. Вместе с тем рост рынка оказался непродолжительным, и уже в 2008 г. новый финансовый кризис «подкосил» множество отраслей, в том числе рынок производства коммунальных машин.

Основные проблемы современного рынка коммунальной техники в целом ничем не отличаются от проблем рынка автомобильной техники в целом. Острой проблемой остается бремя морально и физически изношенного автомобильного парка страны. Более половины автотранспортных средств в России эксплуатируется уже более 10 лет, что с учетом климата, качества дорожного покрытия и самих автомобилей приводит к крайне низкому техническому состоянию автомашин. Автор убежден, что до тех пор, пока на дорогах России имеется примерно 13 миллионов машин – «десятилеток» и старше, не может идти речь о серьезном внедрении современных норм по экологии и безопасности, возможности внедрения и эксплуатации современной техники, соответствующей международным стандартам.

По мнению автора, основной упор в мерах по обновлению парка должен быть сделан не на запрете эксплуатации старых автомобилей, а на создание стимулов к их выбытию, в результате чего должно стать экономически неэффективным эксплуатировать старый автомобиль. Это возможно сделать, например, через повышающие коэффициенты при расчете транспортного налога или страховых тарифов по ОСАГО для автомобилей старше 10 лет. В плане мер следует отдельно выделить предложения по таможенному регулированию ввоза старых автомобилей, включая грузовые.

Устойчивое развитие автопрома России вообще и производства коммунальной техники в частности возможно только при создании равных условий конкуренции на автомобильном рынке для всех участников. Такая постановка вопроса подразумевает защиту нашего рынка от того хлама,

который вытесняется к нам из других стран, и последовательное внедрение в России стандартов экологической безопасности ЕВРО-3, ЕВРО-4 и т.д. И внутренние, и внешние правила функционирования автомобильного рынка – в области таможенного регулирования и технического регулирования – на этом рынке должны быть едиными.

В этой связи, по мнению автора, необходимо ужесточение позиций по ввозу поддержанных автомобилей, по распространению на импорт автомобилей всех тех требований по стандартам ЕВРО, которые сейчас вводятся на внутреннем рынке. Ужесточение должно коснуться в первую очередь сроков эксплуатации поддержанных машин перед ввозом их в Россию. Сейчас этот срок, прежде чем пошлины становятся запретительными, составляет семь лет. Необходимо снизить его до пяти лет. Шкала таможенного тарифа на автомобили моложе пяти лет должна быть ровной, без провалов, как это происходит сейчас, чтобы не образовывалось «окон», через которые будет усиливаться рост импорта после ужесточения мер таможенного регулирования в отношении машин старше пяти лет.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2005 г. «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» № 166 предусмотрено снижение, по большинству позиций до нуля, таможенных пошлин на автокомпоненты, предназначенные только для промышленной сборки [3]. Это оказывает позитивное влияние на работу уже существующих предприятий, организацию новых сборочных производств и обеспечит в ближайшие 2-3 года значительное увеличение выпуска автомобилей на территории России.

Вместе с тем Минпромэнерго России поддерживает позицию автопроизводителей, касающуюся условий организации сборки автомобилей, стимулирования производства автокомпонентов внутри страны и требований локализации, которые должны быть четко

зафиксированы в рамках конкретного инвестиционного проекта. Приказом Минэкономразвития, Минпромэнерго и Минфина утвержден Порядок, определяющий понятие «промышленная сборка» моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 87021 - 8705, их узлов и агрегатов.

В соответствии с вышеупомянутым Порядком «российские юридические лица, осуществляющие ввоз автокомпонентов для «промышленной сборки» моторных транспортных средств, должны организовать на предприятии сварку, окраску и сборку кузова не позднее, через 18 месяцев для действующих предприятий, и не позднее, чем через 30 месяцев для вновь создаваемых производств. Через 24 месяца после этого предприятие должно сократить ввоз автокомпонентов не менее, чем на 10%, от общей их стоимости (без учета стоимости кузова), с последующим сокращением через 18 месяцев еще на 10% и через 12 месяцев еще не менее, чем на 10%. В случае невыполнения этих требований предприятие будет осуществлять ввоз автокомпонентов на общих основаниях с уплатой таможенной пошлины в полном объеме».

К антикризисным мерам относится достаточно большая доля закупок автомобилей, которая должна производиться за счёт государственных средств. Речь идёт о реализации программы дополнительной закупки транспортной техники государством для федеральных органов исполнительной власти, их территориальных органов и подведомственных учреждений в централизованном порядке на сумму примерно 12,5 млрд. руб.; программы развития регионов, на которую выделяют более 30 млрд. руб.; а также дополнительных средствах на обновление парка автомобильной техники, используемой субъектами Российской Федерации и муниципальными образованиями для перевозки пассажиров, в

медицинских целях, милицией, коммунальной, дорожной и специальной службами.

Среди многих законодательных и распорядительных актов по государственной поддержке производства коммунальной техники особый интерес представляет постановление Правительства Российской Федерации от 24 марта 2009 г. «Об утверждении правил распределения и предоставления в 2009 году из федерального бюджета субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации и г. Байконура на закупку автотранспортных средств и коммунальной техники» № 253 [2]. Согласно данному постановлению на закупку автотранспортных средств и коммунальной техники выделялись весьма значительные средства, объем которых и доли федерального бюджета и консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации представлены на рис. 2.

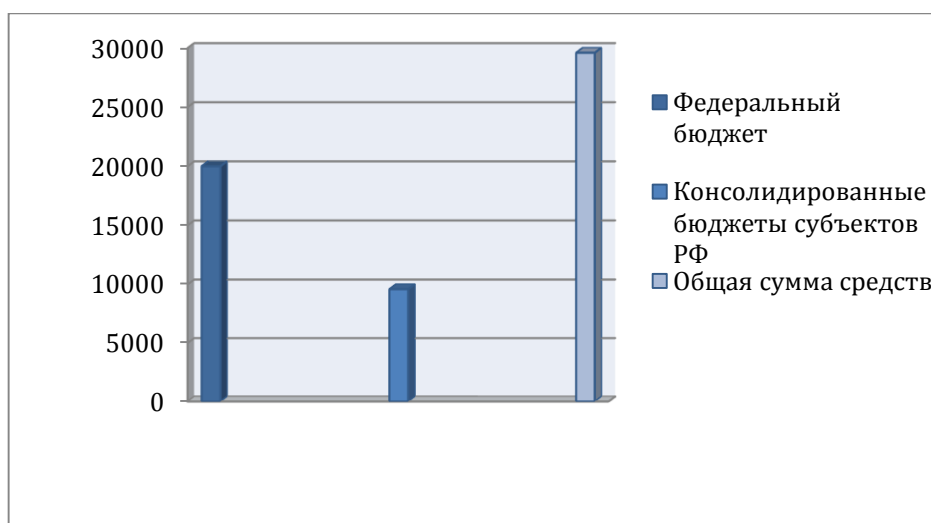


Рис. 2. Объем денежных средств, предусмотренных на закупку автотранспортных средств и коммунальной техники в 2009 году (тыс. рублей)

Субсидии предоставлялись Министерством регионального развития Российской Федерации (далее – Минрегион России) в целях софинансирования мероприятий по закупке автотранспортных средств для обеспечения транспортного обслуживания населения муниципальных

образований, деятельности учреждений здравоохранения и подразделений милиции, грузоперевозок, а также по закупке коммунальной техники.

Субсидии предоставлялись бюджетам субъектов Российской Федерации и бюджету г. Байконура. При этом субсидии предоставлялись при наличии в законе субъекта Российской Федерации о бюджете субъекта Российской Федерации (решениях органов местного самоуправления о местных бюджетах) и решении администрации г. Байконура о бюджете г. Байконура расходных обязательств и бюджетных ассигнований на финансирование мероприятий.

Распределение общего объема субсидий осуществлялось по следующей формуле:

$$C = C^1 + C^2$$

где:

$C$  – общий объем бюджетных ассигнований, предусмотренных на предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации и г. Байконура в 2009 году;

$C^1$  – субсидии в размере 90 процентов общего объема субсидий;

$C^2$  – субсидии в размере 10 процентов общего объема субсидий.

Объем субсидии  $C_i^1$ , предоставляемой бюджету субъекта Российской Федерации, за исключением бюджетов городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга, рассчитывался по следующей формуле:

$$C_i^1 = C^1 * \frac{H_i}{\sum H_i},$$

где:

$C_i^1$  – объем субсидий ( $C_i$ ), предоставляемой бюджету  $i$ -го субъекта Российской Федерации;

$H_i$  – общая численность населения  $i$ -го субъекта Российской Федерации.

При этом размер субсидии, предоставляемой бюджету субъекта Российской Федерации, не мог превышать 4 процентов общего объема субсидий.

Объем субсидии  $C_i^2$ , предоставляемой бюджету субъекта Российской Федерации, рассчитывался по следующей формуле:

$$C_i^2 = C^2 * \frac{(Y_i - 40\%) * H_i}{\sum [(Y_i - 40\%) * H_i]},$$

где:

$C_i^2$  – объем субсидии ( $C^2$ ), предоставляемой бюджету  $i$ -го субъекта Российской Федерации;

$Y_i$  – уровень финансирования расходного обязательства, на исполнение которого предоставляется субсидия, за счет средств бюджета  $i$ -го субъекта Российской Федерации.

Уровень софинансирования расходного обязательства субъекта Российской Федерации за счет субсидии не мог быть установлен выше 70 процентов расходного обязательства.

Субсидия предоставлялась на основе заключенного между Минрегионом России и высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, администрацией г. Байконура соглашения о предоставлении субсидии, в котором были предусмотрены:

а) сведения об объеме предоставляемой субсидии и о размере средств бюджета субъекта Российской Федерации (местного бюджета) и бюджета г. Байконура, направляемых на реализацию мероприятий;

б) перечень автотранспортных средств и коммунальной техники (с указанием марки и наименования отечественного производителя автотранспортных средств и коммунальной техники в соответствии с перечнем, утвержденным Министерством промышленности и торговли



Российской Федерации), закупка которых осуществляется субъектом Российской Федерации и г. Байконуром с использованием субсидии;

в) обязательство об использовании автотранспортных средств и коммунальной техники в соответствующих целях;

г) обязательство высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации и администрации г. Байконура о заключении с органами местного самоуправления соответствующего соглашения о предоставлении субсидии в случае, если субсидия используется субъектом Российской Федерации для предоставления субсидий местным бюджетам на реализацию мероприятий;

д) порядок осуществления контроля за исполнением обязательств, вытекающих из соглашения;

е) ответственность сторон за нарушение условий соглашения.

Минрегион России осуществлял опережающее финансирование субсидии в размере 70 процентов средств, предусмотренных бюджету субъекта Российской Федерации и бюджету г. Байконура, а оставшиеся 30 процентов субсидии перечислялись после предоставления субъектом Российской Федерации и г. Байконуром в Минрегион России копий договоров, заключенных с поставщиками автотранспортных средств и коммунальной техники.

Субсидии предоставлялись в соответствии со сводной бюджетной росписью федерального бюджета в пределах лимитов бюджетных обязательств, утвержденных в установленном порядке Минрегиону России.

Контроль за целевым использованием субсидии осуществляли Минрегион России и Федеральная служба финансово-бюджетного надзора.

Анализ качества выполнения Программы софинансирования мероприятий по закупке автотранспортных средств для обеспечения транспортного обслуживания населения муниципальных образований, деятельности учреждений здравоохранения и подразделений милиции,

грузоперевозок, а также по закупке коммунальной техники, по данным Минрегиона России, позволил обеспечить достижение следующих показателей:

- средний процент обновления парка автомобильной техники по субъектам Российской Федерации составил от 2,3% до 9,1%;
- сокращение затрат на техническое обслуживание и ремонт в среднем составляет около 4%;
- увеличение производительности составило от 8% до 16% в зависимости от сферы в которой эксплуатируется техника.

Эффект данной программы софинансирования закупок автотранспортных средств и коммунальной техники для ряда предприятий (ОАО «Башкирский троллейбусный завод», ОАО «КАМАЗ») выразился в следующем:

- 1) предприятия были обеспечены заказами, т.е. не прекратили производства;
- 2) предприятия не перешли на режим неполной рабочей недели и неполного рабочего дня;
- 3) ОАО «Башкирский троллейбусный завод» не только не сократило работников, но и создало порядка 10 новых рабочих мест; для ОАО «КАМАЗ» программа позволила избежать сокращения около 3 тыс. человек (или 6,25% численного состава);
- 4) предприятия стабильно выплачивали заработную плату и не имели задолженности по заработной плате;
- 5) предприятия выплачивали налоги во все уровни бюджетов.

Кроме того, на основании финансовой отчетности предприятий, участвовавших в данной программе и не участвовавших в ней, автором был проведен анализ финансового состояния предприятий автомобильной промышленности по следующим направлениям:

- анализ имущественного состояния предприятия;
- анализ ликвидности баланса;

- анализ платежеспособности предприятия;
- анализ финансовой устойчивости;
- анализ себестоимости реализованной продукции;
- анализ финансовых результатов, коэффициентов рентабельности и деловой активности [5].

По результатам проведенного финансового анализа показатели финансового состояния предприятий автомобильной промышленности, участвовавших в реализации программы, продемонстрировали устойчивую положительную динамику в отличие от показателей предприятий, не участвовавших в данной программе, что позволяет говорить не только о должном качестве реализации данной программы, но и о необходимости ее возобновления.

Учитывая вышеизложенное, роль государственного стимулирования развития парка коммунальной техники как системной меры модернизации экономики страны очевидна. Среди дальнейших направлений развития можно выделить передачу на аутсорсинг ряда услуг в области приобретения и эксплуатации коммунальной техники [4]. Гибкое сочетание различных собственников позволит образовать полицентричную модель оказания коммунальных услуг, улучшить качество соответствующего автопарка, а также повысить инвестиционную привлекательность соответствующих организаций.

#### **Список использованных источников и литературы:**

1. Концепция развития автомобильной промышленности России (одобрена распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 июля 2002 г. № 978-р) // официальный сайт Правительства Российской Федерации [www.government.ru](http://www.government.ru).
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 марта 2009 г. «Об утверждении правил распределения и предоставления в 2009 году из федерального бюджета субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации и г. Байконура на закупку автотранспортных средств и коммунальной техники» № 253.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 29 марта 2005 г. «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» № 166.

4. Стреха А.А. Методическое обеспечение передачи на аутсорсинг бюджетных услуг в системе государственного и муниципального заказа // Транспортное дело России. – 2011. – № 9. – С. 52-56.

5. Сокольникова И.В., Стреха П.А. Методические основы оценки инвестиционной привлекательности предприятия и обобщенный алгоритм ее формирования // Транспортное дело России. – 2010. – № 2. – С. 90-93.

© З.Р. Битиева, 2011