

«Транспортная неделя – 2016» – ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

В. Кузьмина



В Москве с 26 ноября по 2 декабря 2016 года прошло главное событие транспортной отрасли – «Транспортная неделя – 2016». Это ежегодное деловое событие проводится на протяжении десяти лет и является площадкой для открытого обсуждения наиболее актуальных для транспортников вопросов, укрепления взаимопонимания между представителями государственной власти и бизнес-сообщества. В рамках «Транспортной недели» была организована X Юбилейная Международная выставка, а также состоялись круглые столы и конференции по проблематике различных видов транспорта.

В торжественной церемонии открытия «Транспортной недели – 2016» приняли участие специальный представитель Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, помощник Президента РФ Игорь Левитин, Министр транспорта РФ Максим Соколов. В работе форума принял также участие Председатель комитета по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

М. Соколов в приветственном слове отметил, что подобные мероприятия всегда являются взглядом в будущее. Это, в первую очередь, касается обсуждения новых программ, технологий, концепций развития транспортного комплекса. «Благодаря инновациям транспорт меняется не просто быстро, а фундаментально.

И сейчас объективно сложно сказать, каким он будет через 10 или 20 лет. Но в одном можно быть уверенным на 100 процентов – пассажиры и грузы будут всегда», – подчеркнул он.

Касаясь вопроса пассажирских перевозок, Министр сообщил, что в ближайшем будущем пассажиры станут пользоваться не просто единым билетом, но и единым интерфейсом, и не будут задумываться о наименовании компании-перевозчика. В отрасли грузоперевозок рождаются молодые и амбициозные компании, формируются новые цепочки поставок, меняются принципы логистического бизнеса. Важной темой, по мнению М. Соколова, является транспортное образование. «Наша задача – перейти от традиционной системы образования к



Символическая церемония передачи капсулы времени



Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев во время осмотра выставки

прогрессивной, гибкой, бизнес ориентированной модели знаний», – заявил он. По мнению Министра, молодые специалисты должны быть готовы к работе в высокотехнологичном и постоянно меняющемся мире.

М. Соколов отметил важность взаимодействия транспортников с компаниями из сферы IT, технологического сектора. Это непростая задача, поскольку на рынке много игроков, зачастую имеющих совершенно разные интересы и цели. Главное, чтобы вся деятельность шла на пользу потребителю, а следовательно, и бизнесу, и государству. «Форуму исполнилось 10 лет, но это лишь начало пути. Наш пункт назначения – мультимодальное будущее и страна, близкая для всех», – подытожил глава Минтранса.

В завершение состоялась символическая церемония передачи капсулы времени, в которой находятся рисунки студентов транспортных вузов на тему транспорта будущего. Капсула будет открыта ровно через 10 лет на XX форуме «Транспорт России».

После открытия форума состоялся официальный обход выставки, на котором гости посетили стенды Керченского моста, Росавиации, Росморречфлота, Росморпорта, Росавтодора, Росавтотранса, Новосибирской области, Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Республики Татарстан, где был размещен макет высокоскоростного поез-



Председатель комитета Государственной думы по транспорту и строительству Евгений Москвичев обсуждает с Министром транспорта Максимом Соколовым инновационные разработки в сфере транспорта

да, который предполагается к эксплуатации в рамках реализации проекта ВСМ «Москва – Казань», и ряд других.

Задачами проведения выставки являются демонстрация инновационных разработок в сфере транспорта и инфраструктурных проектов, содействие привлечению финансирования в проекты транспортной отрасли, установление и развитие партнерских межрегиональных и межотраслевых связей, интеграция российского транспорта в международную транспортную систему.

В один из дней работы «Транспортной недели – 2016» выставку также посетил Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев. В процессе обхода он осмотрел стенд Международного аэропорта «Шереметьево», на котором был представлен макет терминала В, ознакомился с деятельностью ПАО «Совкомфлот» – крупнейшей судоходной компании России, а также другие стенды ключевых организаций транспортного комплекса России.

После осмотра представленной экспозиции Глава Правительства провел совещание о перспективах развития железнодорожной отрасли.

Инвестиционные транспортные проекты

Традиционным форматом в рамках проведения форума стал деловой завтрак Министра транспорта, на котором представители власти, бизнеса и общественных организаций обсудили реализацию инвестиционных транспортных проектов в России, представили новые идеи по развитию транспортного комплекса страны.

Максим Соколов предложил участникам мероприятия обсудить вопрос будущих параметров федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы» на следующее десятилетие, поскольку нынешняя целевая программа 2010–2020 гг. уже позволяет подвести некие итоги и проанализировать перспективу ближайших трех лет.

Министр сказал, что за предыдущий период сделано немало, поскольку те проекты, которые были реализованы, не только преобразили облик нашей транспортной системы, но ими можно гордиться. Это проекты мирово-



Строительство Крымского моста

го масштаба, начиная с объектов транспортной инфраструктуры: мостов, аэропорта, и аэроэкспресса, которые были введены в рамках подготовки к саммиту АТЭС во Владивостоке в 2012 году. Это два красавца-моста: через бухту Золотой Рог и остров Русский, объекты подготовки к Универсиаде в Казани в 2013 г. Был сделан качественный рывок в части развития инфраструктуры при подготовке к Олимпиаде в Сочи. Сегодня ведется активная подготовка к проведению Чемпионата мира, реализуются проекты, которые, в том числе, будут к 2018 году или к рубежу 2018–2019 года соответствовать качеству нашей транспортной системы как современной и инновационной. Это проекты развития центральной кольцевой автомобильной дороги, скоростной автомобильной дороги М11 Москва – С.-Петербург, развитие коридоров в направлении Дальнего Востока, обход Краснодара с дальними подходами, начиная от станции «Максим Горький», подходы к Керченскому транспортному переходу. И, конечно, сам Крымский мост и ведущая от него вглубь полуострова дорога «Таврида», которые являются основными приоритетами. Важно развитие подходов к российским портам, совершенствование портовой инфраструктуры. Здесь ключевые проекты – развитие подходов на Дальнем Востоке, в Приморском крае, Восточной Находке, коридоре «Приморье-1», «Приморье-2». Очень важны Мурманский транспортный узел, выход на западный берег Кольского залива, развитие портовых мощностей и соответствующей подходной железнодорожной инфраструктуры.

Участники делового завтрака активно приняли участие в обсуждении заданной темы. Расскажем о некоторых представленных инвестиционных транспортных проектах в рамках тематики нашего журнала.

Ямало-Ненецкий автономный округ

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Кобылкин отметил, что Ямал находится в центральной части российской Арктики. Среди стратегических проектов Ямало-Ненецкого автономного округа он выделил проект «Энергия Арктики», включающий «Северный

широтный ход» и железную дорогу Бованенково–Сабетта к выходу будущего многофункционального порта Сабетта.

«Северный широтный ход» – это дорога, имеющая долгую историю. Ее строительство было начато в период Советского Союза при И.В. Сталине. Это знаменитая 501-я стройка. Какое-то время она функционировала, хотя не было мостовых переходов, отсутствовал переход через реку Обь, но была ледовая переправа. В том числе железная дорога действовала по ледовой переправе в зимний период времени.

Сегодня протяженность этой трассы 684 километра, общая стоимость проекта 240 млрд рублей. Грузовая база, сформированная на сегодняшний день, – порядка 21 млн тонн.

Вдоль трассы «Северного широтного хода» строится автомобильная дорога. Завершение ее планируется в 2018 г. Построен мост через реку Надым. Автомобильная часть его готова за счет средств субъекта Российской Федерации Ямала. И очень важный объект – порт Сабетта, который с помощью транспортных потоков соединит азиатские и европейские рынки.

Ростовская область

В рамках подготовки объектов Чемпионата мира по футболу в 2018 году один из главных приоритетов в ближайшее время – строительство нового аэропорта-хаба в Ростовской области. Как отметил М. Соколов – это один из крупнейших, даже не в рамках подготовки к чемпионату, а за последнее двадцатилетие проектов в нашей транспортной системе. Ожидается, что аэропорт, который получил название «Платов», уже в 2017 году примет первых пассажиров. Но не только с точки зрения аэропорта преобразуется инфраструктура Ростовской области. Ростов – участник проекта «Безопасные и качественные дороги».

В свою очередь губернатор Ростовской области Василий Голубев сказал, что реализация программы «Безопасные и качественные дороги» для Ростовской области, прежде всего, это горизонт, связанный с ростовской агломерацией. Если посмотреть на эту часть Ростовской области, то примерно 1446 км составляет 4% от общей протяженности дорог Ростовской области. Именно через эту часть Ростова и Ростовской области проходит основной поток автомобильного транспорта, который следует и с юга на север, и с севера на юг.

В 2016 году в районе Аксая было рекордное количество транспорта, пересекавшее Дон и Аксайский мост, – 110 тысяч автомобилей в сутки. Понятно, что это запредельное количество, и не решать проблемы развития агломерации нельзя.

В. Голубев назвал еще один проект, над которым идет работа уже три года, – это обход Аксая, примерно 60 км новой дороги, спроектированной по стандартам строительства Федеративной Республики Германия, по абсолютно новым технологиям. Здесь стоит принципиальная задача – обеспечение разгрузки этого участка. Вместе с



Программа «Безопасные и качественные дороги» – своевременная задача, которая актуальна не только для федеральных дорог, но и муниципальных и областных дорог

тем это непростая часть территории, включающая пойменные земли, из-за чего часть дороги будет построена на искусственных сооружениях. Кроме того, нужно будет строить мост через реку Дон. Но дорога принципиально изменит положение дел в этой части региона.

Продолжением еще одной задачи, стоящей на сегодняшний день, является строительство кольцевой автодороги вокруг города Ростова, которая весь проезжающий транспорт уведет из него. Сегодня это весьма важная стратегическая задача для развития Ростова как центра Южного Федерального округа.

Реализация программы «Безопасные и качественные дороги» – своевременная задача, которая актуальна не только для федеральных дорог, но и муниципальных и областных дорог, проходящих в том числе по агломерации Ростова.

Санкт-Петербург и Ленинградская область

Предоставляя слово очередному участнику делового завтрака, М. Соколов отметил, что сегодня в нашей стране уже 34 города-миллионника. Именно они стали приоритетами в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги», которым будет уделено самое серьезное внимание в ближайшие семь лет.

Говоря о Северо-Западном регионе, Министр сказал, что проект Западного скоростного диаметра является «жемчужиной в короне инвестпроектов нашей страны». О том, что еще делается в этом регионе, добавил руководитель Санкт-Петербургской транспортной дирекции Кирилл Поляков.

Он проинформировал, что в развитии Западного скоростного диаметра полностью подготовлено обоснование и планировочные решения по строительству новой магистрали с мостом через реку Неву, которая свяжет Западный скоростной диаметр, кольцевую автодорогу, восточное полукольцо и Мурманское шоссе, позволит вывести большое количество транспортных потоков из центра Санкт-Петербурга, что станет еще одним знаковым проектом государственно-частного партнерства в Российской Федерации.

Завершая деловой завтрак, Министр сказал: «Мы действительно реализовывали масштабные проекты, которые коренным образом преобразовывали нашу транспортную систему в ее географических параметрах.

Но следующее десятилетие, это будет десятилетие особого внимания к развитию общественного транспорта. Потому что это тот вид транспорта, с которым каждый из нас сталкивается ежедневно.

И от того, какое впечатление он получает от качества поездки, напрямую зависит не только настроение, зависит производительность. И здесь нужно задумываться о тех мультипликативных эффектах, которые еще не всегда оцениваются нашим Министерством финансов РФ».

Координационный совет

В рамках мероприятий «Транспортной недели – 2016» заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул провел заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

В мероприятии приняли участие представители подведомственных Минтрансу организаций, транспортных ведомств регионов России, отраслевых союзов и ассоциаций, транспортных компаний.

Н. Асаул в своем выступлении подчеркнул, что на площадке Координационного совета создаются основы для решения задач по модернизации отрасли, повышению безопасности и качества обслуживания наших граждан, совершенствованию транспортной инфраструктуры. Он напомнил, что планом мероприятий по реализации Транспортной стратегии до 2030 года предусмотрена разработка стратегий по видам транспорта. «Минтрансом уже подготовлен проект Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта, направленный на формирование единого системного подхода государства к продвижению данной отрасли», – сказал замминистра. В результате реализации стратегии будут созданы условия для развития транспорта общего пользования, снижения ущерба окружающей среде, повышения устойчивости транспортной системы.



Координационный совет представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта возглавляет заместитель Министра транспорта Николай Асаул

По словам Н. Асаула, важную роль в развитии данного вида транспорта играет Федеральный закон 220-ФЗ, в соответствии с которым региональные и муниципальные органы власти утверждают документы планирования регулярных перевозок. «Мы считаем, что нормы закона создают условия для улучшения финансового состояния организаций городского электротранспорта», – уверен замглавы Минтранса. Он также выделил проект изменений в закон о техническом осмотре транспортных средств, которым должны быть устранены противоречия, не позволяющие проводить техосмотр городского наземного электрического транспорта.

Отмечена проблема снижения вложений в приобретение подвижного состава пассажирского транспорта. Как напомнил Н. Асаул, в 2012 году была реализована программа софинансирования мероприятий субъектов по закупкам подвижного состава. Всего в рамках программы выделены средства на закупку 287 троллейбусов и 172 трамвайных вагонов. Замминистра сообщил, что в текущем году Правительством утверждены правила предоставления субсидий из федерального бюджета производителям троллейбусов и трамвайных вагонов. «Субсидии предусмотрены на возмещение потерь в доходах производителям трамваев и троллейбусов при предоставлении фиксированной скидки конечным покупателям городского электротранспорта», – сказал Н. Асаул.

В ходе заседания участники обменялись мнениями по вопросу разработки мер по стабильному функционированию и развитию городского наземного электрического транспорта, обсудили проект плана заседаний Координационного совета на 2017 год.

Отраслевая конференция

В число деловых мероприятий в рамках «Транспортной недели – 2016» вошла и отраслевая конференция «Практические вопросы по осуществлению пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом: 220-ФЗ, тахографический контроль и СПС».

Модератором мероприятия выступил генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных. В конференции приняли участие заместитель руководителя

Ространснадзора Асланбек Ахохов, заместители генерального директора Росавтотранса Руслан Лужецкий и Дмитрий Пегов, а также около 150 представителей транспортных ведомств и организаций России, в том числе перевозчики пассажиров и грузоперевозчики.

Участники мероприятия отметили необходимость принятия мер по усилению контроля режима труда и отдыха водителей автобусов, работающих на межрегиональных и международных маршрутах. Это позволит обеспечить безопасность перевозок пассажиров, которые преодолевают продолжительные расстояния из одной точки в другую, при этом время в пути составляет более 8 часов.

В ходе конференции было подчеркнуто, что 220-ФЗ положительно отражается на выявлении так называемых нелегальных перевозчиков, а также на повышении безопасности дорожного движения. От представителя одной из транспортных организаций прозвучало предложение организовать работу автобусов на маршрутах таким образом, чтобы исключить высадку пассажиров на остановках вне населенных пунктов. Однако здесь стоит учесть тот факт, что автобусы по межрегиональным маршрутам следуют в основном по федеральным трассам, при этом некоторые небольшие населенные пункты располагаются в стороне от дороги и заезд туда автобуса невозможен. Поэтому руководство Росавтотранса призвало всех представителей ведомств и организаций принять активное участие по внесению предложений по совершенствованию работы перевозчиков, в том числе с возможностью дальнейшего их внесения в 220-ФЗ.

На конференции были заслушаны доклады на актуальные для перевозчиков темы, состоялась сессия вопросов-ответов. В ней приняли участие представители региональных Министерств транспорта, транспортных организаций, автовокзалов, грузоперевозчики и перевозчики пассажиров на межрегиональных маршрутах.

Принимая во внимание проблематику вопросов отраслевой конференции, расскажем об этом более подробно, предоставив вниманию читателей выступления ее участников.

«Контроль пассажирского автотранспорта в рамках Федерального закона №220-ФЗ»

О контроле пассажирского автотранспорта в рамках Федерального закона №220-ФЗ рассказал Арсен Мартиросянц, директор филиала федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» в Центральном федеральном округе, г. Москва.

В своем выступлении он напомнил, что Распоряжением Минтранса России от 31 декабря 2015 г. № МС-202-р «Об осуществлении функций по организации регулярных перевозок по межрегиональным автобусным маршрутам» ФБУ «Росавтотранс» наделено следующими полномочиями.

1. Для реализации статьи 39 Федерального закона, предусматривающей перерегистрацию маршрутов, открытых согласно ранее действовавшему порядку:



Участники отраслевой конференции

- обеспечивает проверку представленных перевозчиками сведений о действующих межрегиональных маршрутах;
- на основании проведенной проверки готовит для Минтранса России предложения по включению в реестр сведений о действующих маршрутах.

В соответствии с требованиями статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ от перевозчиков поступила информация о 3535 действующих регулярных межрегиональных автобусных маршрутах, в настоящее время в реестр внесена информация о 2705 маршрутах, прошедших проверку.

2. Для реализации Главы 2 «Организация регулярных перевозок по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок» Федерального закона:

- осуществляет прием заявлений об установлении или изменении межрегиональных маршрутов либо их возврат в случаях, предусмотренных Федеральным законом (по состоянию на 25 ноября 2016 г. перевозчиками подано 1797 таких заявлений);

- обеспечивает передачу сведений о маршрутах для их размещения на официальном сайте Минтранса России, таких заявлений на текущий момент 965, около половины заявлений возвращаются перевозчикам в связи с предоставлением недостоверных сведений;

- направляет извещения о поступлении заявлений в уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в границах которых маршрут проходит по улицам или автомобильным дорогам, не имеющим федерального значения, для подготовки заключения о наличии или об отсутствии оснований для отказа в установлении или изменении маршрута;

- направляет в Минтранс России проект решения об установлении или изменении маршрута либо об отказе в установлении или изменении маршрута;

- извещает перевозчиков, предложивших установить или изменить маршрут, а также уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, о принятом Минтрансом России решении;

- включает сведения о маршруте в реестр маршрутов;
- обеспечивает заполнение свидетельств и карт маршрутов и их выдачу перевозчикам.

На сегодня открыто 14 новых межрегиональных маршрутов, на которые оформлено 14 свидетельств и 54 карты маршрутов. Основная причина отказов в установлении или изменении маршрутов – отсутствие остановочных пунктов в реестре. Всего оформлено уже 177 свидетельств и 729 карт на действующие маршруты, из них, по информации филиалов, 74 свидетельства и 387 карт выданы перевозчикам.

3. Для реализации Главы 6 «Требования к объектам транспортной инфраструктуры и порядок пользования ими» Федерального закона осуществляет прием заявлений:

- о регистрации остановочных пунктов в реестре остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок;

- об изменении сведений об остановочных пунктах в реестре остановочных пунктов;

- о прекращении функционирования остановочных пунктов;

- направляет в Минтранс России проект решения о регистрации остановочного пункта в реестре или изменений сведений об остановочном пункте, либо об отказе в регистрации;

- извещает заявителя о принятом Минтрансом России решении;

- вносит изменения в реестр остановочных пунктов.

По состоянию на 25 ноября на рассмотрении находилось 568 заявлений владельцев остановочных пунктов. Всего на сегодня 455 остановочных пунктов в реестре, в Минтранс России направлен проект решения о включении дополнительно 50 остановочных пунктов в реестр, готовится заявление на 33 остановочных пункта в реестр.

4. В целях реализации функций контроля за исполнением перевозчиком регулярности, заложенных в законе, ФБУ «Росавтотранс» обеспечивает прием и учет ежеквартальных отчетов об осуществлении регулярных перевозок, направляемых юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, уполномоченными участниками договора простого товарищества.

В связи с этим А. Мартиросянц отметил нормы закона, которые позволяют Минтрансу России через суд прекращать действие выданных свидетельств в случае неисполнения перевозчиком более пяти рейсов подряд на межрегиональном маршруте, а также в случае неоднократного в течение одного года – привлечение перевозчика к административной ответственности за совершение при осуществлении предусмотренных этим свидетельством перевозок административных правонарушений, указанных в частях 3–5 статьи 11.33 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

На сегодня остановочные пункты из 56 субъектов находятся в реестре.

ФБУ «Росавтотранс» проводит разъяснительную работу с владельцами остановочных пунктов для скорейшего включения их в реестр. Ожидается, что в ближайшее время удастся включить в реестр остановочные пункты из всех 76 субъектов, по которым проходят межрегиональные маршруты.

А. Мартиросянц подчеркнул, что реализация положений 220-ФЗ постепенно приближает формирование цивилизованного рынка межрегиональных пассажирских перевозок, имея ввиду следующее:

- включение действующих на момент принятия закона маршрутов в реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок проводится с проверкой всех сведений, подаваемых перевозчиком с учетом имеющейся информации в ранее действовавшем реестре Минтранса России, сформированном в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 14 августа 2003 г. № 178, и данными органов исполнительной вла-

сти субъектов Российской Федерации, по которым проходит маршрут;

– в состав регулярной маршрутной сети вводятся маршруты, которые ранее не были зарегистрированы (при этом известно, что перевозки по ним осуществлялись), что уменьшает долю нелегальных и псевдозаказных перевозок на рынке;

– требования к остановочным пунктам заставляют владельцев инвестировать в транспортную инфраструктуру, также данные требования повышают дисциплину участников пассажирских перевозок в исполнении закона о транспортной безопасности.

В настоящее время ФБУ «Росавтотранс» принимает участие в рабочей группе по подготовке поправок к закону, в связи с накопленным опытом работы также формируются предложения по изменению подзаконных актов, которые в ближайшее время будут представлены в Минтранс России для обсуждения.

Система тахографического контроля в Российской Федерации

О системе тахографического контроля на территории нашей страны рассказал Геннадий Мирошин, Председатель Ассоциации организаций в сфере развития тахографического контроля «РУСТАХОКОНТРОЛЬ», которая выполняет экспертные функции в области контроля режима труда и отдыха водителей с применением технических средств контроля – тахографов.

Контроль режимов труда и отдыха водителей – это профилактическая мера, направленная на предотвращение дорожно-транспортных происшествий.

Профилактические меры являются наиболее эффективными и приводят к качественному улучшению статистики снижения ДТП, однако при этом их применение пока не нашло широкого распространения. Наоборот, вся система наказания нарушителей направлена исключительно на выявление свершившегося нарушения, а не на его предотвращение. Даже принцип оформления правонарушения жестко привязан к месту и времени его совершения, что хорошо применимо при наличии самого факта ДТП, но мешает работать системе профилактических мер воздействия, которые в большинстве своем имеют характер пролонгированного события либо вообще носят вероятностный характер.

Г. Мирошин отметил, что нужно понимать, другого пути снижения риска возникновения ДТП, кроме профилактических мер, – нет, и необходимо постепенно менять сознание участников дорожного движения, а также систему законодательных норм.

Для реализации системы контроля нужны юридически значимые данные: их обеспечение возложено на технические средства контроля – тахографы. Поэтому система тахографического контроля состоит из двух неразрывных составляющих: закона и техники.

Основной целью внедрения тахографической системы является воспитание в водителе такой культуры управления автомобилем, когда он будет делать минимально необходимые перерывы в вождении, которые уберегут его от засыпания за рулем во время рабочей смены, и отдыхать между сменами минимально необходимый период времени, позволяющий восстановить силы для следующей рабочей смены. По опыту стран ЕСТР, это снижает показатели количества ДТП до 50%.

Опыт стран, имеющих длительный период применения системы контроля режимов труда и отдыха водителей, также показывает положительное влияние на смежные отрасли регулирования в случае налаживания взаимодействия между различными структурами.

Кроме этого, данные, сохраненные в тахографе, помогают владельцу транспортного средства получить дополнительную экономию средств. Благодаря тому, что водитель находится под контролем прибора, это заставляет его не только отказаться от возможных «серых» рейсов, но и управлять автомобилем в щадящем режиме – без резких ускорений или торможений, что существенно продлевает срок эксплуатации автомобиля.

Работа водителя в режиме обязательных перерывов и полноценного отдыха позволяет его организму находиться в комфортных физиологических условиях, что способствует профилактике инфаркта.

Работа под контролем тахографа заставляет всех перевозчиков принять одинаковые ограничения по времени выполнения задания, что приводит к улучшению сервиса и развитию высокотехнологичных и передовых предприятий.

Юридически значимые данные из памяти тахографа защищают интересы работника и устанавливают для него справедливые условия по оплате.

Страховые коэффициенты можно устанавливать в зависимости от дисциплинированности водителей перевозчика и отсутствия у них нарушений по соблюдению режимов труда и отдыха – это стимулирующий фактор.

И, наконец, налоговый контроль: данные тахографа позволяют оценить загруженность транспорта и водителей, а соответственно, и оборот предприятия, что дает оценку объема фискальных начислений.

Система не может быть построена в один момент – это процесс длительный, поскольку он связан не только с техническими и законодательными решениями, но и с социальными.

Профилактика правонарушений – это процесс воспитательный, а следовательно, может происходить годами до тех пор, пока соответствующие правила поведения не войдут у водителей в привычку.

Построение системы происходит поэтапно, в настоящий момент пройден первый этап – оснащение. Данный этап позволил проанализировать ситуацию с контролем исполнения требований по оснащению и подготовиться к следующему этапу – контролю соблюдения режимов

труда и отдыха. Водители через систему санкций обязаны ездить по правилам, исключающим засыпание за рулем. Этот этап может занять несколько лет, и сокращение его срока зависит исключительно от интенсивности контроля на дорогах.

Опыт, полученный на первом этапе, привел к изменениям и в нормативных документах. В частности, тахографы прошли процедуру утверждения типа средства измерения, а также появился проект внесения изменений в Приказ Минтранса РФ № 15.

Применение статьи 11.23 КоАП дает опыт правоприменительной практики, на основе которой также формируются предложения по коррекции текстов законодательных актов, – это долгий, но при этом необходимый процесс.

Параллельно идет подготовка технических решений, обеспечивающих интерфейс между тахографом и различными электронными системами автомобиля, такими как «Платон» и «ЭРА-ГЛОНАСС». Также готовится законодательный и технический базис для будущих технических решений системы.

Все эти шаги будут поэтапно внедряться и должны привести к последнему этапу и цели самой системы – снижению аварийности на дорогах.

Система контроля режимов труда и отдыха водителей опирается на три основные составляющие: измерение, сохранение и выдачу данных. Все эти составляющие должны обеспечиваться как с точки зрения законодательства, так и со стороны технической реализации.

Измерение обеспечивает инспектора достоверными данными. В существующей структуре требований в случае, если происходит взыскание штрафа, инспектор должен опираться на данные, полученные с помощью средства измерения утвержденного типа и своевременно метрологически проверенного. Поэтому тахограф обязан быть метрологически поверенным прибором, что вытекает из требований 102-ФЗ по пунктам 5 и 19. Только так инспектор может оценить периоды времени управления и отдыха водителя с целью принятия решения о наказании. Здесь необходимо учесть, что вся ответственность за применение средств измерения возложена на владельца автомобиля, а инспектор на дороге априори считает прибор поверенным. Проверка выполнения метрологических требований осуществляется метрологическими службами в рамках инспекций на предприятии.

Сохранение обеспечивается с помощью средства криптографической защиты и позволяет применять данные из памяти тахографа в качестве юридически значимой информации и сохранять их длительный период времени для реализации принципа неотвратимости наказания.

Выдача – это процедура получения юридически значимого документа в процессе выполнения контрольных мероприятий. Юридически значимыми документы становятся при выдаче их из защищенного архива – памяти

тахографа. Таких документов 2: распечатка или файл из памяти тахографа.

Реализация всех трех составляющих позволяет инспектору применить санкции к нарушителю.

Ст. 20 Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет три основные обязанности перевозчика, а каждое из требований отсылает к определенным законодательным актам, регулирующим соответствующее законодательное направление:

1. Трудовое законодательство регулирует режимы труда и отдыха водителей.

2. Минтранс РФ регулирует требования к тахографам и порядок оснащения.

3. Техническое регулирование определяет вопросы обеспечения безопасной эксплуатации автомобиля.

Важно понимать, что все 3 пункта требований 196-ФЗ обязательны к исполнению, а распространенная попытка представить систему требований с обязательными требованиями только в части, касающейся обеспечения безопасной эксплуатации автомобиля, вводит в заблуждение перевозчиков.

Основным документом, регулирующим вопросы труда и отдыха водителей, является Трудовой Кодекс РФ – в нем есть прямое поручение Минтрансу РФ по регулированию вопросов, связанных с особенностями рабочего времени водителей, чему посвящены два Приказа Минтранса. При этом Приказ Минтранса РФ № 7 определяет обязанности должностных лиц перевозчика по обеспечению безопасности дорожного движения.

Категории и типы транспортных средств, подлежащих оснащению тахографами, определены в Приказе Минтранса РФ № 36, там же указаны технические требования к тахографу, как к устройству контроля режимов труда и отдыха водителей. Сроки и порядок оснащения указаны в Приказе Минтранса РФ № 273. Оба Приказа выпущены во исполнение и по поручению Постановления Правительства Российской Федерации от 23.11.12 № 1213 г. «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы», которое, в свою очередь, выпущено во исполнение Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Поэтому обязательность требований, изложенных в данных Приказах, опирается на требования Федерального закона.

Требование по обеспечению безопасной эксплуатации ссылается на документы, регулирующие условия обеспечения безопасной эксплуатации продукции, – Технические регламенты.

Области регулирования технических регламентов указаны непосредственно в их названии: ТР ТС 018/2011 определяет требования для обеспечения безопасности конструкции автомобиля, а ТР ТС 012/2011 – требования по обеспечению взрывозащищенности тахографа.

Достаточно распространенное мнение о том, что Технический регламент выдвигает технические требования к тахографам, и что это единственные требования, которые относятся к обязательным, а все остальные законодательные требования могут быть только рекомендательными, является обманом. К сожалению, многие перевозчики, доверившись такому мнению, вынуждены оплачивать штрафы.

Г. Мирошин обратил внимание на то, что Технические регламенты не имеют права выдвигать технических требований к устройству, если эти требования напрямую не связаны с обеспечением безопасности конструкции.

Безусловно, требования техрегламентов являются обязательными, однако это не отменяет такой же обязательности других требований, обусловленных 196-ФЗ.

Взаимосвязанные с 196-ФЗ требования изложены еще в двух Федеральных законах.

Первый из них регулирует вопросы, связанные с метрологическим обеспечением процедур контроля, а именно – с получением достоверных данных. Второй определяет ответственность за нарушение требований и круг ответственных лиц.

Правоприменительная практика уже формирует ряд задач, которые необходимо решить для создания сбалансированной системы законодательных требований.

Система тахографического контроля диктует свои требования, которые были выявлены на текущем этапе ее внедрения:

- принципиальным является размер штрафа – он должен быть увеличен до реалистичного размера, сопоставимого со стоимостью самого тахографа;

- ответственность должна быть обращена на конкретное лицо – виновника конкретного нарушения. Например, за работу мастерской сейчас отвечает перевозчик, но при этом он не обладает достаточным уровнем профессиональных знаний, чтобы оценить корректность выполненных работ;

- умышленные и неумышленные нарушения на сегодняшний день равны в размерах наказания. Необходимо привести в соответствие санкции с тяжестью правонарушения;

- и очень критичное положение – когда водитель находится в таком состоянии усталости, что его реакция находится на таком же уровне, что и у пьяного водителя, но при этом после составления протокола инспектор обязан его отпустить! Необходимо предусмотреть процедуру отстранения водителя от управления в случае серьезного превышения нормы управления или управления без положенного перерыва в управлении.

На текущем этапе определены основные направления по созданию базисных требований по будущей генерации тахографической системы с интерфейсами других систем автомобиля. В этом направлении рассматриваются различные варианты взаимодействия приборов. Интеграционные решения выдвигаются со стороны управ-

ленцев, а распределенные – со стороны инженерных организаций. Положительной стороной интеграции является визуальная простота решения, а положительной стороной распределенной системы является ее живучесть, функциональность и технологичность.

Страны, имеющие опыт внедрения подобного рода систем, давно перешли на распределенный принцип их построения и унификацию интерфейса между ними. Россия пока набирается опыта, и здесь важно взять на вооружение то, что уже показало себя с положительной стороны.

Для создания базиса для перехода на контроль режимов труда и отдыха в режиме On-line необходимо отработать основные процедуры контроля как на дороге, так и на предприятиях. Анализ данных тахографа должен выполняться на текущем этапе развития системы и подготавливать предпосылки для перехода в автоматизированный режим в будущем.

Без опыта в данной области сразу переходить в режим автоматизации не получится как с технической, так и с законодательной позиции.

Слово производителю

Валентина Викторовна Усачева, заместитель Генерального директора по автоматизации транспорта компании «ШТРИХ-М», рассказала о процессе внедрения и эксплуатации цифровых тахографов, а также обеспечении тахографического контроля.

Она отметила, что компания «ШТРИХ-М» является одной из ведущих в России разработчиков и производителей систем комплексной автоматизации, оборудования и программного обеспечения. Компания, обладая собственным производством и большим практическим опытом, в совокупности с трехступенчатым контролем на разных этапах производства: проверка комплектации, проверка печатных плат, проверка готовых изделий, гарантирует надежность и высокое качество тахографов ШТРИХ-Тахо RUS. Срок их гарантии составляет 25 месяцев и является максимальным среди производителей аналогичной продукции.

«ШТРИХ-М» имеет 160 сервисных центров, а также партнерские отношения с 550 мастерскими на всей территории России. В период гарантийного срока или после гарантийного срока, в случае поломки тахографа, осуществляется оперативный его ремонт – от 15 минут до 2 часов.

Компания разработала и серийно производит тахографы ШТРИХ-Тахо RUS – технические средства контроля, обеспечивающие непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, а также о режиме труда и отдыха водителей. Сегодня выпускаются четыре типа тахографов: ШТРИХ-Тахо RUS в металлическом корпусе без модема, ШТРИХ-Тахо RUS в пластиковом корпусе без модема, ШТРИХ-Тахо RUS в металлическом корпусе с модемом и ШТРИХ-Тахо RUS в пластиковом корпусе с модемом.



Валентина Усачева

ШТРИХ-Тахо RUS – первый сертифицированный в России цифровой тахограф.

Он разработан и сертифицирован согласно законодательству РФ на соответствие требованиям Технического регламента Таможенного союза, а также сертифицирован для перевозки опасных грузов.

ШТРИХ-Тахо RUS одобрен ФБУ «Росавтотранс» и включен в перечень разрешенных к установке на транспортные средства под номером 1, а также включен в Государственный реестр средств измерений.

Преимущества ШТРИХ-Тахо RUS уже оценили ведущие производители транспортных средств, проведя тестирование оборудования и устанавливая сегодня тахограф на конвейере.

Тахограф ШТРИХ-Тахо RUS совместим по CAN-шине более чем с 95% марок транспортных средств. Разработчики компании разработали специальную программу, с помощью которой можно откалибровать любой тахограф. Можно, выбирая в этой программе марку автомобиля, автоматически настроить тахограф на работу с данным автомобилем.

Тахограф ШТРИХ-Тахо RUS обладает широким диапазоном дополнительных интерфейсов, что позволяет подключать к нему практически любые сторонние датчики скорости, уровня топлива, температуры, давления и пр.

В. Усачева отметила, что во время эксплуатации старых автомобилей могут происходить скачки напряжения. Поэтому сегодня компания выпускает тахографы, защищенные от влияния скачков напряжения. Защита питания – до 100 Вольт. Кроме того, чтобы минимизировать потребление электроэнергии, все тахографы выпускаются с пониженным энергопотреблением. Особенно это важно для транспортных средств при работе вахтовым методом. При этом отсутствует необходимость менять батарею питания тахографа в течение всего срока эксплуатации.

Компания постоянно совершенствует свою работу и в настоящее время выпускает тахограф с цветным дисплеем, чтобы заказчик смог выбрать тот цвет дисплея, который соответствует цветовой индикации приборной па-

ШТРИХ-Тахо RUS – первый сертифицированный в России цифровой тахограф



нели его автомобиля. Интенсивность подсветки регулируется автоматически в зависимости от времени суток.

Применение тахографа в базовой комплектации с GPRS модемом позволяет осуществлять контроль параметров движения и местонахождения транспортных средств в режиме on-line.

Согласно действующему законодательству, транспортные предприятия обязаны выгружать данные с карт водителя каждые 28 дней. С тахографом ШТРИХ-Тахо RUS возможна отправка отчета на предприятие удаленно по GPRS каналу. Водителям не нужно заезжать в автопарк и предоставлять карту каждые 28 дней.

Тахограф ШТРИХ-Тахо RUS в комплектации с GPRS модемом обладает возможностями осуществления двухсторонней голосовой связи диспетчера с водителем, при подключении дополнительного оборудования.

Хранение данных о режиме труда и отдыха и скоростных параметрах движения транспортного средства в тахографе происходит с использованием навигационно-криптографического модуля, исключающего их фальсификацию. Они имеют законную силу и принимаются судом при разрешении страховых случаев, поскольку тахограф на сегодняшний день является средством измерения.

В заключение своего выступления В. Усачева отметила еще ряд достоинств ШТРИХ-Тахо RUS. Среди них она назвала как возможность предупреждения водителя о возможном нарушении скоростного режима, включая ускорение, наличие батарейки питания на весь срок службы тахографа, наличие встроенной кнопки «Тревога», интеграцию со сторонними блоками по мониторингу, так и обеспечение мониторинга местоположения транспортных средств за счет самого тахографа, обеспечение пониженного энергопотребления, защиту от скачков питающего напряжения и, конечно, высокое качество тахографов ШТРИХ-Тахо RUS.

В рамках конференции участники также обсудили соблюдение правил перевозки скоропортящихся грузов, но об этом речь пойдет в очередном номере «АТ».

При подготовке материала использованы фото компании «Бизнес Диалог»

Дела государственной важности



Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), находящаяся в ведении Минтранса России, является федеральным органом исполнительной власти, выполняющим функции по контролю и надзору на различных видах транспорта.

Служба осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Многие перевозчики не понаслышке знакомы с деятельностью Ространснадзора, поэтому им и другим участникам автотранспортного рынка будут интересны ответы заместителя руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Ахохова Асланбека Челиматовича на вопросы редакции журнала «АТ».

Справка. Асланбек Ахохов родился в г. Нальчике в 1959 г. В 1981 г. окончил Московский автомобильно-дорожный институт, в 1996 г. – Академию народного хозяйства при Правительстве РФ, а в 1999 г. – Кабардино-Балкарский государственный университет.

Квалификация и ученая степень: инженер по эксплуатации автомобильного транспорта, магистр государственного управления, юрист, кандидат экономических наук, доктор технических наук.

Специальность: эксплуатация автомобильного транспорта, государственное и муниципальное управление, юриспруденция.

Асланбек Челиматович является действительным государственным советником Российской Федерации 3-го класса. В должности заместителя руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта работает с февраля 2013 г.

– Асланбек Челиматович, Ространснадзор осуществляет контрольно-надзорную деятельность на всех видах транспорта. Есть ли особенности ее проведения на автомобильном транспорте?

– Все виды транспорта специфичны, да и сама структура органов исполнительной власти, которая осущест-

