

Содержание журнала «Автомобильный транспорт» № 11, 2020 г.

17 ноября 2020 г. в формате видеоконференции состоялось заседание всероссийского съезда Союза транспортников России на тему «Анализ, выводы, предложения по преодолению в транспортном комплексе последствий в условиях пандемии». В мероприятии приняли участие помощник Президента России Игорь Левитин, первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росавиации Александр Нерадько, председатель Комитета Государственной Думы РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичев, президент Союза транспортников России Виталий Ефимов, представители подведомственных Минтрансу России службы и агентств, транспортных организаций, а также субъектов РФ. Проведение данного форума было интегрировано в Программу мероприятий, состоявшихся в рамках «Транспортной недели – 2020», организатором которой является Минтранс России.

Работа съезда была организована в два этапа. На первом этапе профильные союзы и ассоциации совместно с соответствующими агентствами Минтранса России организовали заседания круглых столов по основным видам транспорта и транспортной деятельности в формате видеоконференции. Второй этап – проведение пленарного заседания Съезда, на котором представители транспортного комплекса доложили об итогах проведения круглых столов.

О положении в сфере международных автомобильных перевозок рассказал генеральный директор АСМАП Андрей Курушин. Он проинформировал, что участниками мероприятия были подняты проблемы, до настоящего времени не нашедшие своего решения, и предложены меры по их устранению. Несмотря на большое количество затронутых перевозчиками вопросов, которые были перечислены в докладе, все они фактически касаются одной темы – обеспечения устойчивой работы отрасли международных автомобильных перевозок и повышению конкурентоспособности отечественных автотранспортных предприятий в этой области.

На круглом столе Российского автотранспортного союза, о котором его президент Олег Старовойтов рассказал на пленарном заседании Съезда, было отмечено, что автотранспортная отрасль переживает самый тяжелый кризис за последние 30 лет. Поэтому главная тема этого года – как спасти бизнес. В ходе мероприятия были обсуждены итоги реализации мер поддержки, разработанных Правительством Российской Федерации. Участниками круглого стола было отмечено, что помощь была получена предприятиями только в рамках общих мер поддержки и только теми, у которых вид деятельности совпал по кодам ОКВЭД. Были высказаны проблемные вопросы, не

нашедшие своего решения, а также предложены варианты по дополнительным мерам государственной поддержки автотранспортных предприятий в целях нормализации их производственно-хозяйственной деятельности. Кроме того, прозвучало предложение внести изменения в Федеральный закон № 220-ФЗ, которым устанавливаются особенности применения контрактной системы в сфере регулярных перевозок, поскольку участниками круглого стола был сделан вывод, что сегодняшняя контрактная система не приспособлена к кризисам.

Подробности изложены в статье «Съезд Союза транспортников России – открытая площадка для обсуждения проблем отрасли и путей их решения». О других мероприятиях, проведенных в рамках «Транспортной недели – 2020», будет рассказано в журнале «Автомобильный транспорт» № 12, 2020 г.

Еще одно мероприятие, которое включили в график «Транспортной недели – 2020», – проведение VIII Международного Евразийского форума «Такси». Обычно он проводится летом, в конце августа. Но в этом году, из-за пандемии, его перенесли на ноябрь. Все заседания состоялись онлайн, на сайте форума велась прямая трансляция. В течение двух дней на полях форума состоялось 15 панельных и рабочих сессий, конференций, круглых столов и семинаров.

Таксомоторная отрасль оказалась среди наиболее уязвимых в связи с ограничениями в период пандемии коронавируса, пассажиропоток снизился почти на 50 процентов. Вместе с тем в статье под названием «Векторы развития рынка такси» речь идет не только о возникших проблемах и предложениях по их решению, но и внедряемых сегодня инновационных решениях в этой сфере деятельности. О своем таком опыте рассказали представители московского такси. А вот о сложившейся ситуации на рынке таксомоторных перевозок в российских регионах и международном опыте будет рассказано в продолжении этой публикации – в очередном номере «АТ».

Почти год назад, в «АТ» № 1, 2020 г., была размещена публикация под названием «Регуляторная гильотина» на автотранспорте», в которой были освещены основные цели и задачи проводимой реформы контрольно-надзорной деятельности. Что же удалось реализовать за прошедший период и что еще предстоит сделать? Об этом рассказывается в статье, размещенной в данном номере, «Регуляторная гильотина» на автотранспорте. Год спустя...».

К 1 января 2021 года весь массив норм, устанавливающих обязательные требования, должен быть полностью заменен на новые. По замыслу реформаторов, это позволит существенно сократить административную нагрузку на бизнес, с одной стороны, а с

другой – повысить уровень безопасности потребителей. Сегодня работа ведется в двух направлениях: 1) построение новой системы обязательных требований, соответствующих современному уровню технологического развития и риск-ориентированному подходу; 2) установление детальных правил, относящихся к организации контрольно-надзорной деятельности.

26 октября 2020 г. было издано Постановление Правительства РФ, которое отменяет все акты, на которых зиждется правовое регулирование на транспорте – акты правительства Российской Федерации и акты Минтранса России. Возникшую в правовом поле ситуацию прокомментировал Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей: «Наша задача – до 1 января 2021 года обеспечить принятие всех нормативно-правовых актов, которые должны прийти взамен тем актам, которые действовали на протяжении последних десятилетий». Помимо этого, директор Департамента рассказал об особенностях сегодняшнего правового регулирования в сфере автомобильного транспорта и новых законодательных актах, подготовленных в рамках проводимой «регуляторной гильотины». Об этом подробно рассказывается в опубликованной статье.

Начиная с 2003 года АСМАП ежегодно проводит уже ставший легендарным Всероссийский конкурс «Перевозчик года». В нем может принять участие организация, являющаяся членом Ассоциации. Однако оказаться в числе победителей выпадает честь далеко не всем. Для этого предприятие должно иметь высокие результаты работы, эффективно использовать подвижной состав на международных перевозках, обновлять его, повышать безопасность перевозок. По традиции награждение победителей ранее происходило во время проведения Общего собрания членов АСМАП. Однако в этом году решением Правления Ассоциации (с учетом сложившейся неблагоприятной санитарно-эпидемиологической обстановки в период пандемии коронавируса) оно не проводилось. Поэтому победители конкурса были награждены в регионах своей деятельности. О том, кого наградили в этом году, говорится в материале под названием «Лучшие перевозчики года. Объявлены результаты традиционного конкурса АСМАП».

В журнале «АТ» также рассказывается и о победителях Всероссийского конкурса профессионального мастерства водителей «Лучший водитель грузовика», который состоялся в Симферополе с 11 по 13 ноября 2020 года. В мероприятии приняли участие 37 конкурсантов из 17 регионов и 25 российских городов. Они боролись за звание лучшего водителя грузовика России, демонстрируя свои знания и мастерство в вождении грузового

автомобиля. Мероприятие организовано Минтрансом России, Научно-Исследовательским институтом автомобильного транспорта, Правительством Республики Крым и Администрацией города Симферополя.

В «Новостях автомобильного мира» продолжаем рассказывать о новинках автомобильной техники, информация о которой поступает в редакцию непосредственно от автопроизводителей. Из данного раздела можно узнать о производстве компанией «Уралавтоприцеп» семиосного низкорамного полуприцепа-тяжеловоза ЧМЗАП-99905-030-УВС для одной из крупнейших и современных гидроэлектростанций (ГЭС) в России; о презентации предприятием Meusburger Новтрак обновленной модели полуприцепа-сортиментовоза; о выпуске ЗАО «КОМЗ-Экспорт» совместно с компанией «Русбизнесавто» новой модели автобетоносмесителя с номинальной вместимостью барабана 3м³. Кроме того, говорится о проведении масштабной модернизации производства завода ДСТ-Урал и испытаниях компанией «Кургандормаш» новой модели универсальной коммунальной машины УКМ-1500, способной затянуть даже кирпичи, лежащие на асфальте.

Много ли есть дорожных и автомобильных тем, вопросов, положений, на первый взгляд, вроде бы понятных и о которых мы даже не задумываемся? Они существуют вне нашего отношения к ним, но вместе с тем иногда могут принести, в лучшем случае, удивление, а нередко и проблемы. «То, о чем вы не спрашивали, потому что не задумывались об этом» – так называется публикация в разделе «Вопросы юриста», из которой можно узнать: в какой степени страховые компании являются помощниками в деле возмещения ущерба и каковы хитрости дорожной разметки. Здесь же рассматриваются конкретные ситуации на дороге, в которые нередко попадают автомобилисты по своему незнанию особенностей применения ПДД.

В пресс-центре МИА «Россия Сегодня» при поддержке Международной Конфедерации обществ потребителей состоялся круглый стол на тему: «Алкозамки как инструмент борьбы с нетрезвым вождением: мировой опыт – российские реалии». Участники круглого стола обсудили возможности и перспективы внедрения алкозамков в России, их эффективность в борьбе с вождением в нетрезвом состоянии на примере европейских данных и актуальность для различных категорий транспорта. В мероприятии приняли участие депутат Государственной Думы РФ Вячеслав Лысаков, председатель правления Международной конфедерации обществ потребителей (КонфОП) Дмитрий Янин, исполнительный директор Европейского совета транспортной безопасности (ETSC)

Антонио Авеносо, менеджер по развитию бизнеса направления «Контроль трезвости» компании Drager Фархад Мамедов. На круглом столе прозвучали разные точки зрения, связанные с внедрением алкозамков, а также были продемонстрированы примеры международной и российской практики применения данных технических средств, о чем подробно рассказывается в рубрике «Безопасность движения».

В разделе «Официальные материалы» опубликовано продолжение (начало в «АТ» № 10, 2020 г.) «Методических рекомендаций по разработке Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Рекомендации предназначены для использования при разработке документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, определяющего единые подходы, основные направления и конкретные мероприятия по развитию регулярных перевозок на среднесрочную перспективу. Документ планирования разрабатывается в соответствии с положениями Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации».

Помимо этого, в журнале «АТ» можно ознакомиться с краткими автотранспортными новостями из российских регионов, в частности, из Воронежской, Ленинградской, Нижегородской, Самарской, Свердловской областей, а также городов Москвы и Санкт-Петербурга. В разделе «Вести из регионов» рассказывается об обновлении парка подвижного состава в российских городах, в том числе в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»; о реализации проекта весогабаритного контроля; подготовке в Москве электробусов к эксплуатации в зимний период и увеличении троллейбусов с повышенным автономным ходом на маршрутах Санкт-Петербурга.