

Союз транспортников России: предложения по развитию транспортного комплекса Российской Федерации на период до 2030 года

В. Кузьмина



В марте 2024 года состоялся съезд Союза транспортников России, на котором обсуждались предложения по развитию транспортного комплекса Российской Федерации на период до 2030 года. По итогам проведения форума была принята резолюция, которая поступила в редакцию журнала «Автомобильный транспорт» в апреле 2024 г. для ее опубликования.

В работе съезда Союза транспортников России, которому в минувшем году исполнилось 20 лет (создан в марте 2003 г.), приняли участие Помощник Президента Российской Федерации И.Е. Левитин, Министр транспорта Российской Федерации В.Г. Савельев, руководители структурных подразделений министерства, представители транспортных администраций субъектов Российской Федерации, отраслевых союзов и ассоциаций, предприятий, организаций, научных и учебных заведений, общественных организаций.

Министр транспорта РФ В.Г. Савельев в своем обращении к участникам Съезда поблагодарил Союз за добросовестный труд, за предложения, которые Союз форми-

рует для развития транспортной отрасли, и выразил уверенность, что созидательная деятельность Союза будет способствовать достижению тех целей, которые поставила перед собой наша страна.

Помощник Президента России И.Е. Левитин также поблагодарил Союз транспортников России за долгие 20 лет плодотворного сотрудничества. Он обратил внимание на необходимость расширения участия Союза в работе комиссий Государственного Совета РФ по разным направлениям экономики, учитывая, что транспортный процесс – это пограничный продукт многих видов деятельности различных сфер экономики.

Основные положения доклада

С основным докладом на Съезде выступил президент Союза транспортников России, депутат Государственной Думы Виталий Борисович Ефимов. Он подчеркнул, что целью данного Съезда ставится задача, используя потенциал общественных отраслевых организаций, системных транспортных организаций как федерального, так и регионального уровня, подготовить предложения для Минтранса России и Правительства Российской Федерации по формированию национального проекта, базируясь на поручениях и Послании Президента РФ Федеральному Собранию от 29.02.2024 г.

Виталий Борисович отметил: «Естественно, часть наших предложений может совпадать с предложениями Министерства транспорта Российской Федерации, это будет подтверждать то, что власть и транспортное предпринимательство имеют одну точку зрения».

«В 2024 году заканчивается очередной этап развития нашей страны, в том числе и транспортного комплекса, – продолжил президент СТР. Завершаются национальные, федеральные, региональные программы.

Однако настало время скрупулезно разработать новые национальные программы для развития всех секторов транспорта.

Четко выверенные программы, подтвержденные всеми необходимыми ресурсами и технологиями – это уже половина успеха. И именно программы по всем видам транспортной деятельности необходимо свести в Национальный Всероссийский проект «Транспорт».

Большой блок поручений связан с развитием транспортной сети. Это весьма важно, поскольку является фун-

даментом организации, кровеносной транспортной системой, обеспечивающей 1119 городов и около 150 тыс. населенных пунктов перевозками пассажиров и грузов.

Самым узнаваемым проектом на всей территории России для всех слоев населения является реализация поручений Президента России «по безопасным и качественным дорогам», в том числе в городах численностью до 200 тыс. человек.

Имеется ввиду развитие транспортной сети на следующую пятилетку, и, поскольку она будет иметь статус Национальной программы, необходимо чтобы в опорную сеть и другую транспортную инфраструктуру вошла федеральная, региональная и муниципальная часть по всем видам транспорта.

Это не значит, что региональные и муниципальные дороги, аэропорты, причалы будут финансироваться только за счет государственного бюджета, но национальный проект требует именно национальных подходов, чтобы опорная сеть и другая транспортная инфраструктура начинались на федеральном, а заканчивалась на муниципальном уровне.

Тогда это действительно будет отвечать интересам всех слоев нации.

Мы согласны с позицией Правительства Российской Федерации, что главной государственной задачей остается обеспечение транспортной доступности российских регионов, рост мобильности населения, безопасность и комфорт пассажиров, налаживание и поддержание устойчивых логистических цепочек.

Согласитесь, коллеги, что только высококласные транспортные пути и другая транспортная инфраструктура не смогут реализовать эту главную государственную задачу. Это только "голые" транспортные цеха.

В национальном проекте должен быть основной блок реализации Поручений Президента России по итогам Государственного Совета (а их около 50) по развитию транспорта общего пользования с финансово-экономической и законодательной базой, а также обеспечение подвижным составом.

Главной государственной целью, а, следовательно, и национального проекта, является, опираясь на транспортную инфраструктуру, создать высокоэффективную, качественную работу транспорта общего пользования.

Без решения этой главной национальной, государственной цели проект не может быть Национальным».

Кадровое обеспечение

Важное место в своем докладе Виталий Борисович уделил вопросу кадрового обеспечения транспортной отрасли.

Он сказал: «Нам не обойтись без реализации следующего блока в национальном проекте – "Кадровое обеспечение транспортного комплекса".

К сожалению, складывается критическая ситуация с рабочими профессиями, особенно с водительским и ремонтным составом на автомобильном транспорте.



Главной государственной задачей остается обеспечение транспортной доступности российских регионов, рост мобильности населения, безопасность и комфорт пассажиров, налаживание и поддержание устойчивых логистических цепочек

Закрываются пассажирские маршруты, и не только в муниципалитетах, а и в крупных городах, есть проблема с запуском нового подвижного состава, обостряется ситуация по доставке населения на работу, в учреждения здравоохранения и образования, в социальные учреждения.

По этой проблеме в июне 2023 года даны поручения Президента Российской Федерации, цитирую: "при разработке стратегий развития (имеется ввиду национальных проектов) прорабатывать прогнозы о кадровой потребности и источников его покрытия в профессионально-квалификационном и региональном разрезе".

К сожалению, у нас до сих пор нет профессии водителя общественного транспорта, а это именно начало конкурентоспособности профессии.

И Минобрнауки России кивает на Минтруд России, до сих пор категорически возражает против этого профессионалитета.

Мы пригласили Минобрнауки России на наш Съезд, они отказались прислать даже рядового сотрудника. Считаю правильно, если мы обратимся от имени Съезда к Председателю Правительства, что не народ ради Министрства, а Министерство должно служить народу.

Союз транспортников России совместно с Минтрансом России и Торгово-промышленной палатой России, регионами и бизнесом провели Всероссийский круглый стол.

Наработан целый комплекс мер по реализации поручений Президента.

Одна из основных причин неконкурентоспособности – уровень заработной платы, несоответствующий физической, экологической, психологической нагрузке на водителя в настоящем плотном скоростном потоке, а также режим их работы.

Но явно мы проигрываем в конкурентоспособности в вопросах быта на транспортных маршрутах, где водителем можно отдохнуть, перекусить и прочее.

Требуется создание федеральных, региональных преференций для водителей.

Мнение, что это дело чисто региональное и не касается Федерации, весьма ошибочно.

Часть критериев по конкурентоспособности требует решения именно на федеральном уровне, допустим пенсионный уровень, налоговый уровень и так далее.

И как пример, Президент России определил в Поручениях, что расходы на транспорт в бюджетах всех уровней имеют статус приоритетности.

В целях выполнения этого Поручения мы работаем с Генеральной прокуратурой по контролю за его выполнением и, кстати, Прокуратура отнеслась очень внимательно к нашим просьбам.

Кадровое обеспечение – это один из важнейших блоков надежности, а если говорить точно, невозможности функционирования транспортного комплекса, и в этой связи просили бы записать в нашу резолюцию включить

в Национальный проект "Транспорт" раздел "Кадровое обеспечение транспортного комплекса".

Не могу не остановиться на высшем и среднем образовании.

Именно до 2030-го года должна быть заложена база будущей подготовки и специалистов, в том числе по цифровым технологиям управления и искусственному интеллекту как в разработке, эксплуатации, так и сервисе в течение всего жизненного цикла.

Необходимо создать научные школы, кадры ученых. Это за один год не сделать.

Я полностью поддерживаю Ассоциацию транспортных ВУЗов, что в Национальном проекте нужно разработать блок по развитию транспортного образования с соответствующим законодательным и финансовым обеспечением, который бы соответствовал целям и задачам, которые будут решаться до и после 2030-го года.

Не вызывает сомнений, что именно до 2030 года транспортная наука должна сыграть значительную роль для будущего прогресса. Ясно, что в период бурного развития технологий, техники, управления в условиях новых вызовов нужны новые исследования и научные разработки.

Весьма важно для страны развитие академической науки, но не менее важно в реальном секторе производства развитие отраслевой науки по реализации конкретных целей и задач, которые ставятся на ближайшие 10 лет.

Вполне можно было бы разрешить Минтрансу России до 2% бюджетных средств расходовать на транспортную науку именно в целях обеспечения реализации национальных проектов, имея ввиду обеспечение научными исследованиями.

В этой связи в Национальном проекте "Транспорт" должен быть раздел "Транспортная наука", и это мы должны записать в резолюцию».

О новых критериях оценки эффективности транспортной продукции

Продолжая свое выступление, В.Б. Ефимов сказал: «Я уже говорил, что нам необходимо в этой пятилетке подготовиться к переходу на новые критерии оценки эффективности транспортной продукции.

В настоящее время мы оцениваем эффективность транспорта по скорости подвижного состава на транспортных путях и по обороту транспортных средств.

Скажите коллеги, а это нужно грузовладельцу, для которого государство развивает транспорт?

Его интересуют другие критерии: объемы и скорость доставки до грузовладельца. И нам все-таки придется под давлением интересов и заказа экономики перейти именно на их интересующие критерии.

Мы радуемся немалым успехам в строительстве транспортных путей, тоннелей, мостовых переходов, и действительно успехи впечатляют.

Но коллеги, это все-таки продукция строительной индустрии. К транспортной индустрии это не имеет никакого значения.

Транспортная продукция, если иметь ввиду запросы экономики и цели государства – развивать транспортный комплекс для обеспечения запросов экономики, то это доставка товаров, как записано в Стратегиях развитых стран "доставка любой партии точно в срок по заказу грузовладельца".

В этой связи просил бы записать в резолюцию: провести изыскательские работы и перейти до 2030-го года к оценкам транспортного комплекса не только по достижению строительной индустрии, но и по оценкам транспортного комплекса транспортной индустрии, то есть точно в срок любой партии груза до грузополучателя по заказу грузовладельца.

Конечно, мы фиксируем, что увеличиваем перевозку грузов, но это только один критерий транспортной продукции, только общий объем.

Вы знаете, в развитых странах, как у них трактуется "от двери до двери", до 80% грузов перевозится за 12, 24, 48, 72 часов, остальное как они считают, перевозится неорганизованным транспортом.

Конечно, важна скорость на транспортных путях, но, согласно исследованию КНР, увеличение скорости транспортных средств, снижает транспортные издержки всего около 15%, остальные 80–85 % – издержки в транспортных узлах, на складах, товаропроизводителей, то есть зависит от развития логистическо-экспедиторских технологий.

Не секрет, что иностранные инвесторы жалуются на высокую логистику в России. А насколько она дороже? Да не мало, почти в два раза. Это же триллионы рублей потерь для грузовладельцев и для транспортников.

Для примера, в РСФСР при автомобильном парке в 3 раза меньше, чем в современной России перевозилось в два раза больше грузов.

Откуда была такая производительность? На всех федеральных дорогах у Минтранса РСФСР стояло на страже так называемое Управление транспортно-экспедиторскими перевозками, которое не пропускало грузовую машину более 5 тонн незагруженной. В США, как вы знаете, все транспортные системы лицензируются, однако для лицензированной пятитонной машины требуется лицензия для перевозки грузов в другой штат.

Первый шаг сделан и у нас. В Транспортной стратегии до 2030 года записано, что к 2035 году скорость несырьевых грузов между агломерациями (я думаю, что для грузовладельца в агломерации) должна быть не менее 1000 км в сутки, а это требует новых товаротранспортных технологий, товаротранспортной инфраструктуры, высокоразвитых экспедиторско-логистических услуг.

Было бы логично записать в резолюцию: запланировать разработку проекта по созданию товаротранспортной логистики, товаротранспортной инфраструктуры, нормативной базы для функционирования бес-

шовных технологий, которые бы обеспечивали 1000 км в сутки.

Для информации: в США для сравнения обеспечивает 1400 км в сутки.

Однако, к сожалению, пожалуй, Россия – единственная из развитых стран, в которой логистика и экспедирование – не в сфере государственных интересов, поскольку ни одно федеральное ведомство не имеет соответствующих функций по государственной политике по развитию логистики и экспедирования.

Считаю необходимым записать в резолюцию нашу просьбу к Правительству РФ: включить экспедиторско-логистические услуги в сферу интересов государственной политики и в этой связи утвердить одному из федеральных органов соответствующие функции по государственной политике в этой сфере».

Виталий Борисович подчеркнул, что если обеспечить у товаровладельца на 1% снижение задержки продукции на складах, то, по оценкам экспертов, это сэкономит 250–300 млрд рублей. И следующий пример: если не в разы, как по сравнению с РСФСР, а на 10% повысить производительность автомобилей, это снизит их количество более чем на 600 тыс. единиц, а также пропорционально водительский состав, которого в настоящее время крайне не хватает.

В заключение В.Б. Ефимов сказал: «Уважаемые коллеги! Считаю, что проведенный анализ, выводы, предложения на нашем Съезде будут полезны как для власти, так и для транспортного предпринимательства, особенно для выполнения задач, поставленных в Послании Президента России в целях обеспечения высококачественными перевозками пассажиров и грузов на всей территории Российской Федерации».

Откровенный разговор

С предложениями по развитию транспортного комплекса на Съезде СТР выступили представители организаций автомобильного, водного, железнодорожного транспорта, дорожного хозяйства, транспортного образования и науки. Естественно, наряду с предложениями, были и озвучены и существующие проблемы.

О передаче данных с помощью системы ЭРА-Глонасс

Так, автоперевозчики считают, что одна из проблем заключается в том, что транспортные предприятия регулярно привлекаются к ответственности за отсутствие передачи данных с помощью системы ЭРА-Глонасс, которая не работает. Эта проблема давно известна, влечет финансовые затраты для предприятий в части уплаты штрафов, если суд принимает такое решение. До настоящего времени эта проблема не решена.

О расширении льготного лизинга

Участники Съезда также отметили, что все пассажирские предприятия всех форм собственности и работаю-

щие по всем видам тарифов: и по регулируемому, и по нерегулируемому тарифу должны иметь возможность воспользоваться льготным лизингом, потому что пассажир хочет ехать в более новых транспортных средствах, получать более качественные услуги, не интересуясь, как этот перевозчик работает: по контракту или по свидетельству, пассажиру все равно.

Участие в программе льготного лизинга позволит сдерживать нерегулируемые тарифы, от этого выиграют все: и производители транспортных средств, и пассажиры, и транспортные предприятия, которые сократят свои расходы.

Снижение нижнего порога или отмена нижнего порога при приобретении транспортного средства по льготному лизингу могло бы сделать более доступным обновление парка подвижного состава предприятий пассажирского транспорта регионов страны. Например, в г. Благовещенске предприятие, которое работает по госконтракту по регулируемому тарифу, не смогло приобрести транспортные средства по льготному лизингу, потому что был установлен минимальный порог в 250 млн руб. – очень большая сумма для региона.

Проблема при подсчете НМЦК

Существует проблема при подсчете НМЦК, как правило, ответственные лица завышают пассажиропоток, чтобы минимизировать затем доплату перевозчикам, то есть возмещение затрат. Тем самым перевозчики, выиграв конкурс, начинают экономить на налогах, на зарплатах и на обновлении транспорта. Сейчас даже, по сути, при этих программах, которые есть, перевозчик не в состоянии обновить парк. Для решения этой проблемы прозвучало предложение – разработать и внести на рассмотрение законопроект, чтобы ответственные лица могли правильно производить подсчет НМЦК и пассажиропоток был верным, а также постепенно переходить к брутто-контрактам.

Проблемы весогабаритного контроля

Важным вопросом для перевозчиков на протяжении многих лет является задержание транспортных средств сотрудниками Ространснадзора за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (статья 12.21.1 ч.1-6 и статья 12.21.2 ч. 1 КоАП РФ), нарушение правил перевозки опасных грузов. Об этом на съезде СТР говорил Хилиук Юрий Алексеевич – председатель Комитета по транспорту и экспедированию

при ТПП Саратовской области, который озвучил следующие проблемы.

Первая проблема – выявление нарушения. Ровных площадок для замеров габаритов транспортных средств соответствующим ГОСТам нет, габариты ТС замеряются где попало и как вздумается инспектору: на обочине, в полосе движения, на островках безопасности, затрудняя движение, создавая аварийную обстановку. Применяются средства измерений, не соответствующие назначению, ГОСТы не применяются.

Вторая проблема – инспекторы Ространснадзора не дают возможность водителю или собственнику задержанного транспортного средства устранить причину нарушения на месте. Не задерживают подвижной состав с помощью блокираторов, а передают сотрудникам частной компании для дальнейшего перемещения и помещения на спецстоянку, таким образом подвижной состав, включающий в себя три единицы, составляющий длину более 30 метров и имеющий общую массу более 60 тонн буксируется методом частичной погрузки или на жесткой сцепке на спецстоянку.

При этом ст. 27.13 КоАП РФ позволяет осуществлять задержание при помощи блокирующих устройств, если по техническим характеристикам невозможно перемещать.

В связи с тем, что в законодательстве отсутствует четкое регулирование данного понятия («технические характеристики»), все транспортные средства, подпадающие под нарушения, указанные в ст. 27.13 КоАП РФ, подлежат перемещению с последующим помещением их на спецстоянку. То есть по факту положение федерального законодательства о задержании транспортного средства посредством блокировки колес просто не работает.



Главной государственной целью, а следовательно, и национального проекта, является, опираясь на транспортную инфраструктуру, создать высокоэффективную, качественную работу транспорта общего пользования

Третья проблема – при задержании и перемещении одного из транспортных средств без нарушений в составе автопоезда (тягача или полуприцепа), в случае нарушения правил перевозки тяжеловесных или крупногабаритных грузов автопоездом, источником причины правонарушения в преобладающем большинстве случаев является одно из транспортных средств (чаще полуприцеп), таким образом расчленение автопоезда и задержание одного ТС (полуприцепа) выглядит логичным и является законным. Соответственно, ТС, не являющееся источником нарушения (тягач), возвращается владельцу.

танных методик с применением ГОСТов на ровных площадках и соответствующими назначению средствами измерения, задерживать ТС на месте и помещать на стоянку находящуюся рядом с постом контроля, либо в безопасном месте, до устранения причины нарушения, что позволит пройти повторный контроль после устранения нарушения. Задерживать только то ТС в составе автопоезда, у которого имеются нарушения. Такие меры являются целесообразными, разумными и безопасными. Во избежание своевольного трактования норм права, необходима разработка четкого регламента действий Ространснадзора при выявлении правонарушений в сфере грузоперевозок, который будет прямо отсылаться на действующие ГОСТы.

Кроме того, необходимо разработать и внести изменения в законодательство, уточнить формулировки, к примеру, «технические характеристики» по которым нельзя перемещать ТС, а необходимо блокировать.

Для единообразного подхода к указанным проблемам, по всей территории РФ необходимо разработать нормативы, регламенты и требования к задержанию и перемещению транспортных средств на специализированные стоянки, а также последующим хранением и возвратом при выявлении нарушений по статье 12.21.1 (ч.1-6) и статье 12.21.2 (ч.1) КоАП РФ, так как на сегодняшний день эти законы написаны в каждом субъекте РФ по своему, трактуются по разному и создают массу неудобств для участников движения.

В связи с выступлением представителя торгово-промышленной палаты Саратовской области по вопросу о наличии длительное время нерешаемых проблем при проведении весогабаритного контроля в регионе, на съезде СТР принято решение просить Ространснадзор направить своего представителя в Саратовскую область для рабочей встречи с грузоперевозчиками и принятия мер по решению проблем весогабаритного контроля на территории указанного субъекта Российской Федерации.

Транспортная логистика и экспедирование

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации к 2035 году скорость несырьевых грузов между агломерациями должна составлять не менее 1000 км/час, что потребует новых технологий, товаротранспортной инфраструктуры и высокоразвитых логистическо-экспедиторских услуг. Однако, в России – единственной из развитых стран логистика и экспедирование не находятся в сфере государственных интересов: ни одно федеральное ведомство не имеет функций по государственной политике развития логистики и экспедирования.

Горбатов Евгений Николаевич – Председатель комитета логистики и грузовых перевозок Новгородской торгово-промышленной палаты выступил со следующим предложением:

В России в настоящее время не хватает не только водителей автобусов, но и водителей грузовиков

На съезде было высказано мнение, что при выявлении нарушений по статье 12.21.1(ч.1-6) и статье 12.21.2 (ч.1) КоАП РФ сотрудники Ространснадзора должны проводить инструментальный контроль согласно разрабо-

«Перевозчиком сегодня может выступать любое юридическое лицо, будь то ИП или самозанятый. Зачастую такие микропредприятия не обладают финансовой подушкой, не могут застраховать свою ответственность и, как следствие, не могут дать гарантий грузоотправителю.

Этим умело пользуются мошенники, регистрируются в качестве ИП и подписывают договор с грузоотправителями, не имея никакой базы. Но рынок знает все подобные схемы, и впоследствии появилось 3-е звено, это компании-экспедиторы, которые представляют интересы грузоотправителя и обеспечивают его логистику через партнеров-перевозчиков, неся все гарантии рисков, объемов, страхуя свою ответственность и подбирая проверенных перевозчиков-водителей. За годы работы компаний экспедиторов участники отрасли, безусловно, оценили неоспоримую важность этого звена.

Используя такую трех-звеньевую модель (единую логистическую цепь), где грузоотправитель работает с экспедитором, а экспедитор работает с грузоперевозчиком, грузоотправитель получает гарантии безопасности через страховые компании экспедитора, гарантии вывоза продукции, профессионализм его сотрудников и достаточно приемлемую отсрочку платежей. Перевозчик же, в свою очередь, получает стабильность в заказах, которые обеспечивает ему экспедитор, и может рассчитывать на быстроту оплаты своих услуг.

Для малого бизнеса, предприятий, грузоотправителей вполне оправданно выстраивание отношений напрямую с проверенным перевозчиком.

Но для грузоотправителей среднего и крупного бизнеса в силу вышеперечисленных причин экспедиторы объективно незаменимы.

Таким образом, внедряя модель единой логистической цепи трех-звеньевой системы груз будет в безопасности гарантиями экспедитора, а перевозчик обеспечен стабильными заказами.

Необходимо широкое информирование о целесообразности использования такой модели среди грузоотправителей среднего и крупного бизнеса.

В этом случае мы получим полный порядок в любой логистической операции, уменьшатся преступления в этой отрасли, неминуемо увеличится количество ИП и обществ, которые будут ориентированы в сторону перевозчика или экспедитора, увеличатся налоговые поступления в бюджет, образуются новые рабочие места, и это только очевидные, а сколько еще появится смежных улучшений».

Обратил внимание Горбатов Е.Н. на необходимость совершенствования законодательства, регулирующего организацию перевозки грузов.

Например, в Уставе автомобильного транспорта отсутствует норма о возможности отмены заявки без внесения каких-либо штрафных санкций. Когда-то в 1971 году была предусмотрена норма, согласно которой «отказ от предъявления груза, предусмотренного в заявке пере-

возки груза, допускается не позднее 12 часов дня, предшествующего дню перевозки». Впоследствии данный документ был отменен, а в принятом Уставе подобную норму, к сожалению, не предусмотрели.

Также имеется пробел в части расчета простоя. Уставом предусмотрена почасовая оплата простоя. Но имеются нормативы погрузо-разгрузочных работ или договором может быть предусмотрена оплата простоя не почасовая, а посуточная. Учитывая, что нет ясности в работе данного механизма, существует просто отсылочная оговорка на договор. Повсеместно встречается противоречие этих договоров, и противоречия встречаются также в вопросе срыва погрузки. Так, например, срывом признается не предъявление груза к перевозке. Непредъявлением груза, в свою очередь, считается предъявление груза с опозданием свыше 4 часов. Но в противоречие идет норма о том, что задержка выдачи груза является оплачиваемым простоем. А экспедитор как промежуточное звено сильнее всего ощущает эти противоречия в договорах.

В связи с этим необходимы дополнительные подробные инструкции, четко регулирующие поведение сторон в той или иной ситуации.

ТПП Новгорода предлагает четко разделить рынок по профилям деятельности, а именно: грузоотправитель, экспедитор и грузоперевозчик.

Логистическая схема такая: грузоотправитель среднего и крупного бизнеса, использующий сторонние компании для своей логистики, перевозит груз преимущественно через экспедитора, но для этого необходимо зафиксировать понятия экспедитор и перевозчик.

Например, экспедитором может признаваться любое юридическое лицо, имеющее статус общества, страхование ответственности не менее 5 млн руб., общую систему налогообложения, не менее 2 штатных логистов, и который может дать гарантии грузоотправителю в отсрочке платежа, к примеру, в 30 календарных дней, а перевозчику, наоборот, гарантировать укороченный срок оплаты уже в 15 дней.

В настоящее время готовится проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», который бы как раз стал драйвером перевозок разными видами транспорта – двумя или более. В нем предусматривается формирование реестра операторов перевозок.

Сейчас также готовится законопроект по грузовым перевозкам, который предусматривает реестр перевозчиков.

Важно, чтобы грузовладелец мог выбрать транспортно-логистическую компанию, в том числе с применением цифровых технологий, которые облегчают взаимодействие участников перевозочного процесса и исключают из него фирмы-однодневки.

Деятельность в рамках государственно-частного партнерства по оптимизации работы действующих объек-

тов, их технологического совершенствования, созданию единых схем работы (включая организацию международных транспортных коридоров и транспортно-логистических центров) и другие направления работы уже приносят свои положительные результаты, делая российскую транспортную инфраструктуру более привлекательной для российских и иностранных грузовладельцев.

Однако даже оптимально сформированный инфраструктурный продукт может потерять свою конкурентоспособность в случае, если он не будет дополнен услугой, соответствующей требованиям грузовладельца: по времени доставки (не всегда как можно скорее), страхованию, оптимальным таможенным схемам, финансовому обеспечению, информационной поддержке, необходимому документообороту (экспедиторские документы),

соблюдению режима перевозки и многим другим аспектам организации беспрепятственного товародвижения, которые и определяют выбор заказчика того или иного транспортного продукта.

Понимая важность развития этого сегмента отрасли, СТР совместно с Российской ассоциацией экспедиторских и логистических организаций (АРЭ) и другими заинтересованными участниками начинает работу по утверждению концепции развития экспедиторской и транспортно-логистической отрасли страны, внесению изменений и актуализации ФЗ № 87. За этим последует не менее важный этап работы – унификация и актуализация всей ее нормативно-правовой базы, которая станет основой для разработки учебных программ подготовки специалистов в этой области.

Итоговая резолюция съезда Союза транспортников России

По результатам работы Съезда Союза транспортников России принята резолюция, включающая комплекс предложений по развитию транспортной системы Российской Федерации на период до 2030 го-

да. Представляем резолюцию в сокращенном варианте, в основном акцентируя внимание читателей на те разделы, в которых идет речь об автомобильном транспорте.

«Участники съезда решили:

Поручить Президенту СТР В.Б. Ефимову обратиться в правительственные органы по итогам Съезда с предложениями по развитию транспортного комплекса Российской Федерации на период до 2030 года.

I. Предложения участников Съезда по структуре Национального проекта «Транспорт»

По мнению участников Съезда в Национальном проекте "Транспорт" должно быть две государственные программы:

1. Государственная программа "Транспортная инфраструктура".

Государственная программа должна включать в себя:

1.1. Инфраструктуры всех видов транспорта, а также опорную сеть федеральной, региональной и муниципальной части всех видов транспорта, что будет отвечать интересам всех слоев нации на всей территории Российской Федерации.

1.2. Источники финансирования из средств бюджетов федерального, регионального и муниципального уровней в приоритетном порядке на содержание и ремонт автомобильных дорог строго в плановые сроки, а на строительство новых автодорог использовать оставшиеся финансовые ресурсы.

В целях реализации данной задачи **принять нормативный правовой акт о приоритетном финансировании содержания и ремонта автодорог**, поскольку при интенсивном строительстве автомобильных дорог, ранее построенные дороги разрушаются быстрее, чем вводимые новые.

1.3. Единые нормативы финансовых затрат на содержание и ремонт федеральных и региональных автомобильных дорог опорной сети.

1.4. Программу строительства до 2035 года двухуровневых переходов на железнодорожных переездах на пересечении с федеральными, региональными автомобильными дорогами, а также в агломерациях, обеспечивающую снижение травматизма, увеличение пропускной способности железнодорожных и автомобильных дорог, а также снижение в этой связи социальных и экономических издержек государства.

1.5. Программу субъектов Российской Федерации по строительству местных аэропортов и взлетно-посадочных площадок в связи с массовым поступлением в эксплуатацию самолетов третьего и четвертого класса.

2. Государственная программа "Общественный пассажирский и грузовой транспорт".

Транспортная инфраструктура является одним из основных блоков транспортных систем, но **это только транспортные цеха, которые не могут самостоятельно создавать продукцию транспортной индустрии – услуги** по обеспечению всех сфер социальной жизни и всех секторов экономики по их заказу.

По итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации по вопросам развития общественного транспорта, прошедшего 17 августа 2023 года, Президент Российской Федерации утвердил перечень поручений, которые включают, в том числе разработку финансово-экономической и законодательной базы общественного транспорта, а также обеспечение его подвижным составом, что позволит, опираясь на транспортную инфраструктуру, создать высокоэффективные, качественные услуги пассажирского и грузового транспорта общего пользования, **что и является главной целью государства.**

В связи с этим в Национальный проект "Транспорт" **необходимо включить Государственную программу "Общественный пассажирский и грузовой транспорт"**, в которой необходимо предусмотреть следующие блоки:

Блок 1. "Развитие транспорта общего пользования"

В структуре данного блока необходимо предусмотреть:

Раздел 1. "Профессиональное, кадровое обеспечение транспортного комплекса".

Надежное функционирование транспортного комплекса невозможно без надежного обеспечения профессиональными кадрами.

Президент Российской Федерации по итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации по вопросам развития рынка труда от 21.09.2023 г. поручил **обязательно включать при разработке и утверждении отраслевых стратегий и стратегий развития субъектов Российской Федерации разделов с информацией о прогнозной кадровой потребности и источников ее закрытия в профессионально-квалификационном и региональном разрезе** (Пр-2192ГС, п.4ж-1).

В этой связи в разделе 1 необходимо предусмотреть:

1.1. Разработку в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года **кадрового баланса транспортного комплекса**, и в первую очередь в автомобильном транспорте, с прогнозами кадрового обеспечения на среднесрочный и долгосрочный период в разрезе регионов и видов транспорта, в том числе, по водителям автобусов и грузовых автомобилей.

1.2. Введение **стандартов и программ** по подготовке профессиональных водителей пассажирского и грузового автомобильного транспорта.

1.3. Утверждение **обязательных требований** для автошкол о подготовке водителей автобусов и грузовых автомобилей **с использованием автотренажеров и программ обучения на них**. При реализации указанных мероприятий учесть опыт Москвы по использованию тренажеров при обучении в автошколах, а также опыт других видов транспорта.

1.4. **Создание в городах с населением более 100 тыс. человек корпоративных автодромов (для допуска всех автошкол)**, оборудованных с учетом требований, установленных постановлением Правительства Российской Федерации от 24.10.2014 № 1097, а также техническими и технологическими средствами, необходимым автопарком учебной техники, обеспеченных квалифицированным преподавательским составом для практической подготовки вождению водителей автобусов и грузовых автомобилей, поскольку большинству автошкол затруднительно оборудовать и содержать автодромы, соответствующие обязательным требованиям.

Рассмотреть возможность создания корпоративных автодромов в составе Государственной программы "Транспортная инфраструктура".

1.5. **Принятие** в соответствии с поручением Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации по вопросам развития общественного транспорта **комплекса мер по внедрению целевого обучения водителей наземного общественного транспорта**, в том числе с обеспечением практического применения навыков на профильных предприятиях, по развитию учебной базы, **повышению конкурентоспособности и привлекательности на рынке труда профессии водителя общественного транспорта.**

1.6. **Обеспечение объектами бытового обслуживания** водителей пассажирского транспорта на конечных пунктах маршрутов городского и пригородного сообщения.

1.7. **Восстановить, действовавшую до 90-х годов XX века**, для подготовки специалистов рабочих специальностей морского и речного транспорта **трехступенчатую систему подготовки плавсостава в отраслевых учебных организациях**, позволяющую создавать на базе университетов и колледжей годовичные курсы.

1.8. **Обеспечение финансирования подготовки кадров для транспортной отрасли по программам среднего профессионального образования, согласно утвержденным в установленном порядке нормативам.**

При необеспеченности финансирования среднего профессионального образования из федерального бюджета предусмотреть возможность такого финансирования за счет экономии или не полного освоения денежных средств федерального бюджета, предусмотренных для реализации инвестиционных проектов транспортного комплекса.

Раздел 2. "Поставка подвижного состава".

В разделе 2 необходимо предусмотреть:

2.1. **Выделение АО "ГТЛК" из федерального бюджета средств на финансирование программы льготного лизинга пассажирских транспортных средств общего пользования** в целях обеспечения финансирования этой программы в полном объеме, продления сроков ее реализации на период до 2030 года, а также поэтапное ежегодное увеличение финансирования программы (начиная с 15 миллиардов рублей в 2024 году), предусмотренных в поручении Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации по вопросам развития общественного транспорта от 17.09.2023 г. № Пр-1855ГС (пункт 1, «г»).

Не допускать направления этих целевых средств на финансирование других программ.

< ... >

2.4. **"Создание системы поддержания технической исправности подвижного состава в течение всего жизненного цикла"**, для чего необходимо:

2.4.1. Утвердить **"Национальный стандарт Российской Федерации" (ГОСТ) по поддержанию исправности производителем подвижного состава в течение всего его жизненного цикла.**

В связи с существующей "Стратегией развития автомобильной промышленности до 2035 года" предусмотрено обеспечение исправности производимой автотранспортной продукции только в течение гарантийного срока.

Это противоречит как опыту СССР, так и опыту зарубежных стран, где сервисные системы обеспечивают исправность подвижного состава в течение всего жизненного цикла, поскольку **главная цель государства** не только изготовить подвижной состав, но и обеспечить его надежное функционирование для обеспечения всех сфер социальной жизни и экономики.

2.4.2. Утвердить **"Программу индустрии промышленного восстановления компонентов подвижного состава всех видов транспорта"** в соответствии с утвержденным паспортом **Федерального проекта "Экономика замкнутого цикла"**, а также широко используя зарубежный опыт, **особенно КНР**, который позволяет **за счет промышленного восстановления компонентов значительно снизить объем инвестиций, объем эксплуатационных затрат на содержание транспортных средств, а также издержки на производство запасных частей, заменяемых восстановленными, по невозможным природным материалам, энергоресурсам, трудозатратам и другим, от 50% до 80%.**

Индустрия повторного использования и восстановления узлов и агрегатов транспортных средств предполагает в их механизмах **замену неисправных и быстроизнашиваемых компонентов на оригинальные производителя** и обеспечивает запасными частями этой номенклатуры эксплуатируемый парк подвижного состава от 50% до 80% спроса на них. Ресурс и качество восстановленных агрегатов составляют более 80% от таких же новых.

< ... >

Блок 4. «О развитии экспедиторско-логистических услуг».

Предлагается включить экспедиторско-логистические услуги в сферу интересов государственной политики и в этой связи просить Правительство Российской Федерации определить федеральный орган исполнительной власти, в функциях которого будет определение государственной политики в сфере экспедиторско-логистических услуг.

Россия – единственная из развитых стран, в которой логистика и экспедирование - не в сфере государственных интересов, поскольку ни одно федеральное ведомство не имеет соответствующих функций по государственной политике по развитию логистики и экспедирования.

< ... >

**II. Дополнительные предложения
участников Съезда Союза транспортников России
для решения проблем транспортного комплекса Российской Федерации
в среднесрочной и краткосрочной перспективе**

< ... >

3. Просить Министерство транспорта Российской Федерации:

< ... >

3.3. Разработать нормативы (регламенты, требования) к задержанию и перемещению транспортных средств на специализированные стоянки, а также последующему их хранению и возврату для обеспечения единообразного подхода к задержанию крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств, при выявлении нарушений по статье 12.21.1 (ч.1-6) и статье 12.21.2 (ч.1) Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации.

3.4. Разработать и утвердить методические рекомендации по подсчету пассажиропотока для учета результатов этого подсчета в начальной (максимальной) цене контракта с целью заключения государственного или муниципального контракта на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам.

< ... >

8. Просить Комитет Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, учитывая, что в Государственной Думе обсуждается вопрос о распределении выпускников высших учебных заведений в сфере медицины и образования, получающих образование на бюджетной основе, инициировать распространение трудоустройства выпускников вузов по распределению и на транспортную отрасль, в связи с тем, что транспортники работают в 1119 городах и почти более, чем в 140 тыс. населенных пунктах Российской Федерации.

< ... >

11. Просить АО "Государственная транспортная лизинговая компания" проработать совместно с Союзом транспортников России, Ассоциацией портов и судовладельцев речного транспорта, Российской палатой судостроения, Российским автотранспортным союзом:

< ... >

11.2. Исключить имеющиеся на практике ограничения в приобретении транспортных средств на условиях льготного лизинга для перевозок пассажиров транспортом общего пользования для предприятий частной формы собственности.

11.3. Рассмотреть вопрос о снижении первоначального взноса или его отмене при приобретении транспортного средства на условиях льготного лизинга для обеспечения доступности обновления парка подвижного состава предприятиями пассажирского транспорта регионов страны.

< ... >

12. Создать в Союзе транспортников России комитет по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту в целях содействия развитию транспорта общего пользования, грузовых автомобильных перевозок, выработки консолидированной позиции при формировании предложений бизнес-сообщества в целях исполнения поручений Президента Российской Федерации по вопросам развития транспорта общего пользования, развития благоприятных условий для предпринимательской деятельности в этой сфере.

13. Союзу транспортников России, учитывая, что услуги транспортного комплекса – часто пограничный продукт многих министерств и ведомств, проработать вопрос участия экспертов Союза в работе комиссий Государственного Совета Российской Федерации по направлениям "Транспорт", "Малое и среднее предпринимательство", "Промышленность", "Экономика и финансы", "Энергетика", "Экология и природные ресурсы".

