

Содержание журнала «Автомобильный транспорт» № 1, 2020 г.

Правительство РФ 13 января 2020 г. приняло Постановление № 7 «О признании утратившими силу некоторых актов РСФСР и Российской Федерации и их отдельных положений». Речь идет об отмене 1259 устаревших правительственных актов в рамках механизма «регуляторной гильотины». Но это является результатом лишь одного из этапов проводимой работы, впереди предстоит проанализировать другие документы, взамен которым должно появиться новое регулирование в экономике страны, в том числе и на автомобильном транспорте. По сути, под «регуляторной гильотиной» понимается реформа контрольно-надзорной деятельности, которая должна помочь снизить административное давление на бизнес. Времени на реформу контрольно-надзорной деятельности остается меньше года – она должна быть завершена до 1 января 2021 года. Однако, по словам экспертов, работа по «регуляторной гильотине» не должна проводиться механически, старые требования нужно не просто отменять – параллельно необходимо создавать современное правовое регулирование. О конкретных результатах работы в рамках механизма «регуляторной гильотины», а также о том, какая современная модель правового регулирования предлагается в автотранспортной отрасли, рассказывается в статье «Регуляторная гильотина» на автотранспорте».

Наш корреспондент побеседовал с генеральным директором автотранспортного предприятия «Криола», расположенного в Калининградской области. Глава компании Павел Лещенко поведал, каков путь становления и развития предприятия, особенности его функционирования в современных условиях. Читатели могут узнать, почему автор публикации, в которой говорится о международных автомобильных грузовых перевозках, назвал свой материал «Порядок в танковых войсках».

На ставшей уже традиционной встрече в начале года представители Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) подвели итоги продаж новых легковых и легких коммерческих автомобилей за 2019 год и дали свой прогноз на 2020 год, причем не совсем утешительный. Об этом идет речь в публикации «Нас ждет не простой год».

Что может быть важнее традиций? Традиции – это преемственность, стабильность и уверенность в будущем. Не стали и мы нарушать традиции поговорить в начале года о нововведениях и их влиянии на стабильность работы предприятий. Каждый новый год приносит определенные изменения в законодательную базу. Но надо отдать должное

нашим законодателям – динамика изменений российского законодательства в этом году затормозилась. Вместе с тем о ряде нюансов в законодательстве и их последствиях можно ознакомиться в рубрике «Экономика».

С 1 января 2020 года в России вводится электронная трудовая книжка – новый формат хорошо знакомого всем работающим россиянам документа. Пенсионный фонд России в связи с этим дал свои разъяснения, где говорится, что цифровая трудовая книжка обеспечит постоянный и удобный доступ работников к информации о своей трудовой деятельности, а работодателям откроет новые возможности кадрового учета. Переход на электронные трудовые книжки является добровольным и позволяет сохранить бумажную книжку столько, сколько это необходимо.

В самом начале наступившего года легендарный ралли-марафон «ДАКАР» впервые проходил в Саудовской Аравии, что придало особый колорит гонке. В результате появилась новая глава в истории ралли, а это значит, что и «ДАКАР» был для всех участников абсолютно новым: незнакомые этапы и спецучастки, а также совершенно новые бивуаки. Экипажам предстояло преодолеть на своем пути очень много песка. Он покрывал 75% маршрута из почти 5000 км спецучастков, тогда как общая протяженность ралли-марафона составляла без малого 7900 км. Однако это не помешало команде «КАМАЗ-мастер» победить в очередной раз, хотя на ее пути к победе встречались не только сложности трудного маршрута, но и «сюрпризы» со стороны других участников ралли.

Помимо этого, в журнале публикуются новости автотранспортной отрасли, в сфере безопасности дорожного движения, а также рассказывается о новинках ведущих отечественных и зарубежных автопроизводителей.

В разделе «Официальные материалы» завершена публикация приказа Минтранса России от 29 декабря 2018 г. № 482 «Об утверждении типовых контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам, и информационных карт типовых контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам», который вступил в силу 3 августа 2019 г. (*начало в «АТ» № 11, 2019 г.*). Документом в соответствии с ч. 11 ст. 34 Закона № 44-ФЗ утверждены три вида

типовых контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам:

– типовой контракт, применяемый в случае, если плата за проезд пассажиров и провоз багажа поступает в распоряжение заказчика, и оплата контракта осуществляется за фактически выполненный объем работ по цене единицы работы, предусмотренной контрактом (см. «АТ» № 11, 2019 г.);

– типовой контракт, применяемый в случае, если плата за проезд пассажиров и провоз багажа остается в распоряжение подрядчика, и оплата контракта осуществляется за фактически выполненный объем работ по цене единицы работы, предусмотренной контрактом (см. «АТ» № 12, 2019 г.);

– типовой контракт, применяемый в случае, если плата за проезд пассажиров и провоз багажа остается в распоряжение подрядчика, и оплата контракта осуществляется независимо от фактически выполненного объема работ (см. «АТ» № 1, 2020 г.).

Также Приказом № 482 утверждены информационные карты указанных типовых контрактов, в которых установлены следующие показатели для применения типовых контрактов:

– перечислены наименования работ, при осуществлении закупок которых должны применяться типовые контракты;

– определено, что типовые контракты должны применяться при любом размере НМЦК, а также цены контракта, заключаемого с единственным исполнителем;

– определены иные показатели для применения типовых контрактов.