Съезд транспортников России - главное мероприятие отрасли

В. Кузьмина



Союз транспортников России отмечает в этом году свой 15-летний юбилей. Он создан в марте 2003 года для консолидации деятельности союзов, ассоциаций предприятий и организаций транспортной отрасли, а также обеспечения равноправного партнерства на рынке транспортных услуг. Сегодня Союз транспортников России координирует и представляет общие интересы транспортных предприятий и организаций всех российских регионов в государственных органах и международных организациях.

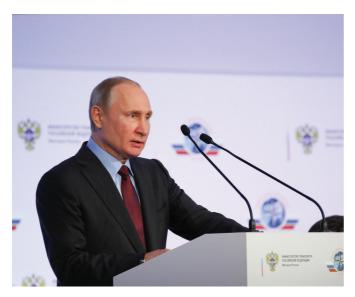
Союз транспортников России (СТР) объединяет практически все отрасли транспортной деятельности: автомобильный, водный, авиационный, железнодорожный, морской и речной транспорт, дорожное хозяйство, транспортно-экспедиторскую деятельность, подготовку кадров, лизинговые системы, а также страхование и отраслевые средства массовой информации.

СТР активно сотрудничает с национальными, международными и иностранными организациями, объединениями и союзами транспортников в целях разработки предложений и рекомендаций, направленных на развитие и повышение эффективности перевозок пассажиров и грузов различными видами транспорта, способствует координации их деятельности. Готовит и проводит отраслевые конгрессы и форумы, семинары и «круглые столы».

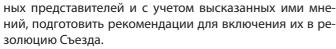
Вот и в свой юбилейный год Союз транспортников России 5 марта 2018 г. провел в Москве Съезд транспортников России, организованный совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, при участии представителей различных министерств и ведомств, ТПП РФ, руководителей органов власти субъектов Российской Федерации и широкого представительства транспортных союзов, ассоциаций, предприятий и организаций отрасли.

Съезд транспортников России – главное отчетное мероприятие отрасли, которое проводится по инициативе Союза транспортников России раз в пять лет. Примечательно, что в этот юбилейный год в работе Съезда принял участие Президент России Владимир Владимирович Путин.

Работа Съезда была подразделена на две части – проведение пленарного заседания и организация работы шести круглых столов, на которых был рассмотрен ход выполнения более чем 200 поручений Президента Российской Федерации в сфере транспортной деятельности. Проведение круглых столов позволило в рабочем режиме более детально, с участием всех заинтересован-



В.В. Путин



В работе Съезда приняли участие 790 человек. Посредством данной публикации читатели нашего журнала смогут присоединиться к этой аудитории, приняв как бы заочное участие в работе Съезда, – узнать о том, что на нем происходило, какие актуальные вопросы находились в центре его обсуждения, что конкретного предложили транспортники в целях оптимизации работы предприятий и организаций транспортного комплекса, а также дополнительно высказать свои предложения в письменном виде, направив их в адрес Союза транспортников России. Итак, подробно расскажем об этом важном событии, сделав акцент на деятельности автотранспортной отрасли.

Открыл и вел пленарное заседание Съезда Президент Союза транспортников России, Первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы РФ по транспорту и строительству Виталий Борисович Ефимов. В повестке дня съезда стоял основной вопрос: «О взаимодействии власти и бизнеса по выполнению поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина по итогам проведенных заседаний Президиума Госсовета Российской Федерации, рабочих встреч и совещаний по развитию транспортного комплекса».

Транспорт – основа для развития экономики и социальной сферы

Как уже было отмечено выше, в работе Съезда принял участие Президент Российской Федерации В.В. Путин, который перед началом пленарного заседания осмотрел выставку приоритетных транспортных проектов, принял участие в видеоконференции с площадкой строитель-



Пленарное заседание

ства второго Байкальского тоннеля, а также выступил на пленарном заседании.

Поблагодарив собравшихся за приглашение на главное мероприятие, проводимое в отрасли, глава государства поздравил Союз транспортников России с 15-летием. В своем выступлении на съезде он акцентировал внимание его участников на деятельности всех видов транспорта, отметив при этом важную роль автомобильного транспорта в развитии экономики страны и социальной сферы.

Глава государства сказал, что соединяя города, регионы между собой, транспорт обеспечивает пространственную связанность России, служит основой для развития экономики и социальной сферы, для включения страны в мировые хозяйственные связи.

«Благодаря труду многих поколений Россия обладает одной из крупнейших транспортных систем мира, где представлены все виды сообщения, работают около 6% занятых во всей экономике нашей страны.

Российский транспорт сегодня – одна из наиболее динамичных отраслей. По итогам прошлого года объем грузооборота увеличился на 5,4%, пассажирских перевозок – на 8,9%.

«Сбалансированное, уверенное развитие транспорта, улучшение условий труда и обеспечение конкуренто-способности российских перевозчиков – это безусловный приоритет нашей политики, приоритет государства, это задел, основа для роста всей экономики страны», – подчеркнул В.В. Путин.

При этом он отметил: «И, конечно, сами транспортные компании должны работать над повышением своей эффективности, производительности труда. В этом залог прочности их позиций на рынке и, что принципиально важно, роста зарплат специалистов, достатка семей».

Глава государства напомнил, что значительная часть Послания Федеральному собранию, в котором обозначены ключевые, долгосрочные задачи и цели развития, была посвящена именно вопросам комплексного развития инфраструктуры как с точки зрения повышения качества жизни людей, так и новых возможностей для экономики, бизнеса, тем проектам, которые призваны задать технологические тенденции развития отрасли. В рамках Послания было поручено Правительству РФ подготовить комплексный план модернизации и расширения всей магистральной инфраструктуры.

Серьезным ресурсом для развития отечественного транспорта должны стать цифровые технологии и сервисы, которые сегодня активно внедряются во всех сферах жизни, становятся мощным фактором качественного роста. Уже сегодня через Интернет можно узнать расписание рейсов и проложить маршрут, купить билет и отследить перемещение грузов. Цифровые решения позволяют заметно продвинуться в развитии мультимодальных, как говорят специалисты, «бесшовных» перевозок.

В.В. Путин обратил внимание на необходимость задействовать новые технологические возможности для роста эффективности отрасли, снижения затрат перевозчиков и владельцев грузов, для повышения удобства и комфорта пассажиров. В том числе речь идет об использовании конкурентоспособного отечественного программного обеспечения. «Все это должно придать дополнительный импульс транспорту России, усилить позиции нашей страны на глобальном рынке транспортных и логистических услуг», - подчеркнул Президент Российской Федерации.

Одним из самых массовых и востребованных видов сообщения является автомобильный транспорт. В пересчете на тоннаж почти 70% грузов в России перевозится по автодорогам.

Президент отметил, что в ближайшие шесть лет планируется удвоить расходы на автомобильные дороги страны, на эти цели направят более 11 триллионов рублей, при этом будут приведены в порядок региональные и местные трассы.

Как подчеркнул глава государства, для решения этой задачи потребуется привлечь большой объем частных средств. Поэтому системно будут поддерживаться инвесторы, которые вкладывают средства в инфраструктуру. При этом планируется запустить новые инструменты финансирования дорожного строительства, такие как инфраструктурная ипотека, повысить привлекательность проектов развития автодорог за счет освоения придорожных территорий.

Кроме того, необходимо задействовать новые технологии и материалы, которые повысят качество дорожного полотна, его долговечность, а значит, и безопасность дорожного движения. Для этого следует шире использовать контракты жизненного цикла, когда подрядчик не-



Одним из самых массовых и востребованных видов сообщения является автомобильный транспорт

сет прямую финансовую ответственность за состояние дороги в течение всего срока службы.

В своем выступлении В.В. Путин обратил внимание на проблему обновления транспортного парка. Он сказал: «Вместе с обновлением дорожной сети страны нам необходимо делать более современным, экологичным и транспортный парк. При этом хочу особо подчеркнуть: важно не создать чрезмерную, необоснованную нагрузку на наши компании. Предложить такую систему стимулов, которая сделает обновление парка транспортных средств максимально эффективным. Процесс обновления должен быть естественным, гибким и выгодным. Я прошу Правительство совместно с деловыми кругами проработать эти вопросы. Это абсолютно необходимо, если мы хотим энергично развиваться, повышать нашу конкурентоспособность».



Вместе с обновлением дорожной сети страны необходимо делать более современным и экологичным транспортный парк

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Говоря о международных автомобильных перевозках, Президент Российской Федерации акцентировал внимание присутствующих на том, что отечественные автоперевозчики работают в неравных условиях по сравнению с иностранными компаниями, и поручил Правительству РФ совместно с Союзом транспортников России и другими объединениями автоперевозчиков проанализировать эту ситуацию.

Уделив внимание развитию всех видов транспорта, В.В. Путин остановился на общей для всей транспортной отрасли проблеме подготовки кадров. Он сказал, что ускоренное развитие национальной транспортной системы, использование современных, прогрессивных технологий требуют притока новых специалистов, повышения квалификации работников отрасли. Нужно регулярно обновлять материально-техническую базу профильного образования и науки, запускать новые программы обучения и повышения квалификации по самым современным и востребованным направлениям подготовки кадров. В этой работе Правительство РФ, регионы, вся система профессионального образования должны опираться, прежде всего, на запросы транспортных предприятий и организаций, учитывать их предложения.

В заключение Президент РФ сказал: «Нет никаких сомнений в том, что развитие транспортной системы, развитие инфраструктуры – одна из наших главных задач на ближайшие шесть, десять и пятнадцать лет. Это, без всяких сомнений, то, над чем вся страна напряженно должна будет работать в ближайшей перспективе. Потому что именно от этого будет зависеть общая конкурентоспособность нашей экономики».

Решение транспортных задач

На пленарном заседании съезда выступил Министр транспорта Максим Юрьевич Соколов, который отметил, что задача, поставленная Президентом РФ, по обеспечению развития населенных пунктов, росту деловой



М.Ю. Соколов

активности, обеспечению связанности страны за счет формирования современных коммуникаций на всей ее территории, должна решаться комплексно в рамках формирования Единой опорной транспортной сети России.

Министр кратко подвел итоги прошлого года. Он в частности сказал, что объем инвестиций в транспортный комплекс вырос к уровню 2016 года на 7%, что выше, чем в целом по экономике, и составил, по предварительной оценке, порядка 1,8 трлн рублей. Это почти 2% ВВП и более 11% от общего объема инвестиций в экономику.

По итогам 2017 года протяженность федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям, составила более 77% их общей протяженности, то есть увеличилась в 2 раза за последние пять лет. За год построено и реконструировано 347,4 км автомобильных дорог федерального значения.

В полную силу заработал приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги». Общая протяженность дорожной сети в 38 крупных городских агломерациях, соответствующая нормативному состоянию, уже составила более 52%, было ликвидировано почти 1,5 тысячи мест концентрации дорожно-транспортных происшествий. Результаты работы проекта непосредственно влияют на каждого третьего жителя России, отметил Министр.

С учетом задачи, озвученной Президентом РФ в Послании Федеральному собранию, о наращивании качества и объемов дорожного строительства, Министр выступил за продолжение развития проекта «Безопасные и качественные дороги». Кроме того, М.Ю. Соколов заявил о необходимости начать аналогичный, но уже межведомственный проект, охватывающий города с населением от 400 тысяч жителей.

Еще одним направлением работы станет приведение в нормативное состояние порядка 8 тыс. км автомобильных дорог, передаваемых от регионов в федеральную сеть. В случае удвоения расходов на дорожное строительство, реализация указанных проектов, наряду с выделением межбюджетных трансфертов в региональные бюджеты, позволит обеспечить в ближайшие 6 лет значительный прогресс по приведению в порядок региональной и муниципальной дорожных сетей.

Развитие инфраструктуры и обеспечение транспортного обслуживания неразрывно увязаны с необходимостью обеспечения транспортной безопасности и антитеррористической защиты объектов и пассажиров. В приоритетном порядке эта задача решается на объектах, задействованных в предстоящем Чемпионате мира по футболу.

Министр отметил, что создаются современные автоматизированные системы, обеспечивающие безопасное и эффективное функционирование транспортного комплекса. Компонентами этих систем оснащаются объекты инфраструктуры и транспортные средства. В первую

очередь, это работающая уже более четырех лет Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности. Система развернута во всех федеральных округах. Она эффективно использовалась при проведении Зимних Олимпийских игр в Сочи, Кубка Конфедераций, планируется ее использование на Чемпионате мира по футболу и на Универсиаде в Красноярске.

Не менее масштабной и значимой является система спутниковой связи ГЛОНАСС. На ее основе с 2015 года работает созданная государственная автоматизированная информационная система ЭРА-ГЛОНАСС. По состоянию на конец января текущего года в системе зарегистрировано около 1,5 млн транспортных средств, за два года работы было принято около 650 экстренных вызовов, из них более 7 тыс. потребовали реагирования соответствующих служб.

Сегодня при планировании сопровождения организации транспортных процессов генерируется значительный объем уникальных данных, обработка и последующее использование которых позволит сделать процесс перевозки более безопасным, эффективным, доступным по цене и экологичным. Такие задачи должны решаться с помощью информационных массивов, так называемых больших данных.

Создаваемые технологические решения должны быть совместимы с мировым информационным пространством, но при этом базироваться на собственных отечественных платформах. Такая платформа на транспорте в настоящее время и создается. При этом цифровая платформа транспортного комплекса не будет инструментом исключительно Министерства транспорта РФ или других органов исполнительной власти. В первую очередь эта платформа должна позволить бизнесу и населению эффективно и безопасно оказывать и получать транспортные услуги, оформлять документы в электронном виде, рассчитывать оптимальные маршруты.

Говоря о развитии беспилотных технологий, Министр транспорта проинформировал, что соответствующая работа ведется в рамках проекта «Караван». Проект предполагает оснащение инфраструктуры автомобильных дорог общего пользования федерального значения, которые входят в международные транспортные коридоры, для возможности передвижения беспилотных автомобилей. Работа осуществляется в тесном сотрудничестве с отечественными автопроизводителями, производителями систем точного позиционирования, научными институтами. Тестовый проезд отечественных беспилотных автомобилей на подъездах к Крымскому мосту запланирован уже в этом году. Совместно с Минтрансом России, Минпромторгом России и ФГУП «НАМИ» создается под Москвой полигон для автомобилей с интеллектуальными системами, в том числе с повышенным уровнем автономного вождения.



Сегодня протяженность федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям, составляет более 77% их общей протяженности

В завершение своего выступления Министр поблагодарил весь коллектив транспортного комплекса страны за достигаемые результаты и готовность в любой ситуации выполнять свой профессиональный долг.

Взаимодействие власти и бизнеса

С отчетным докладом за прошедший пятилетний период перед участниками Съезда выступил Президент Союза транспортников России В.Б. Ефимов. Он проинформировал, что Президиум Союза транспортников России в прошлом году принял решение провести такой Съезд, чтобы подвести итоги взаимодействия власти и бизнеса по вопросам развития транспортного комплекса, а также по результатам реализации поручений Президента России. В течение этого времени глава государства постоянно оказывал внимание развитию транспортной системы, что позволило решать самые крупные проблемы в развитии отрасли. За прошедший период по транспортной тематике проведено шесть Государственных советов, три рабочих встречи с Союзом транспортников России, 12 рабочих совещаний, дано по ним 217 поручений, направленных на решение особо сложных проблем.

В дальнейшем, в соответствии с решением Съезда, Союз транспортников России будет проводить работу по выполнению резолюции Съезда и решению проблем, которые мешают эффективно развиваться, а также осуществлять переход на новый экономический уровень, в том числе с применением цифровых технологий.

В.Б. Ефимов отметил, что в Послании Федеральному собранию Президент РФ уделил немало внимания транспортному комплексу. Поставлены грандиозные задачи: в два раза предлагается увеличить финансирование автомобильных дорог. И задача заключается не в том, чтобы просто освоить деньги, а построить качественные дороги и по оптимальным ценам. Предполагается завершить модернизацию БАМа и Транссиба, а также строительство дороги, которая свяжет Россию с Китаем через Казахстан. Планируется увеличить транзит в несколько раз через транспортные территории России. В целях реализации этого поручения необходимо принять законодательные нормы, устанавливающие транзитные коридоры, в том числе технологии, которые обеспечивают движение контейнерных поездов по маршруту восток – запад за 7 суток по установленному расписанию. Намечено мощное развитие Северного морского пути, где перевозки возрастут в 10 раз.

В своем выступлении В.Б. Ефимов остановился на деятельности всех видов транспорта, включая автомобильный.

Он отметил, что автомобильному транспорту в той или иной степени было посвящено три Госсовета: в Новосибирске, Ульяновске и Ярославле.

Говоря о поручениях по комплексному развитию пассажирских перевозок населения, В.Б. Ефимов обратил внимание, что это первый Госсовет, который во главу поставил человека, перевозки населения, а не просто развитие транспорта, требующего системного подхода, поскольку в большинстве своем он убыточен и нуждается в дотациях. Кроме того, в районных центрах в настоящее время отсутствует производственно-техническая база и кадровый потенциал для организации пассажирских перевозок. Экспертное сообщество считает, что решение этих проблем должны взять на себя регионы, а инвестиции для закупки транспортных средств необходимо решать через федеральный бюджет. «Мы будем рекомендовать Правительству Российской Федерации разработать нормативный акт, в котором четко распределить между Федерацией и регионами как организационные вопросы, так и финансовые обязательства, и учесть эти финансовые обязательства в межбюджетных отношениях между Федерацией и регионами», - сказал руководитель СТР.



В.Б. Ефимов

Он также обратил внимание участников съезда на развитие грузового автотранспорта, который требует, вопервых, обновления. «Мы будем просить Правительство РФ рассмотреть кредитную ставку для закупки подвижного состава такую же, как на сельскохозяйственную технику. Компенсировать эти издержки бюджет может за счет утилизационного сбора, который платят все владельцы транспорта. Во-вторых, не нагружать больше автомобилистов дополнительными финансовыми обременениями, а также снизить порог требований по обеспечению транспортной безопасности, поскольку ряд позиций этих требований финансовоемкий, но при этом не снимает предполагаемых рисков», – подчеркнул В.Б. Ефимов.

Касаясь вопроса по безопасности дорожного движения, руководитель СТР напомнил, что данной теме был посвящен специальный Госсовет. Предполагается, что в результате реализации принятых по данному Госсовету поручений значительно снизится травматизм на дорогах. Кроме того, для сокращения числа опасных участков на дорогах реализуется программа «Безопасные и качественные дороги», с помощью которой удалось в течение двух лет устранить 1,5 тысячи опасных участков. Для того чтобы учить детей безопасному движению на дорогах, в соответствии с решением Госсовета, страховым компаниям поручено выделить 1 млрд рублей для создания классов по безопасности дорожного движения в школах и мобильных классов.

Подытоживая свой доклад, В.Б. Ефимов сказал: «Уважаемые коллеги, Президент РФ в своем послании главной целью поставил рост экономики, и не ниже, чем в развитых странах. Во многом этот рост зависит от нас, транспортников. В развитых странах свыше 80% всех объемов грузов находится в пути около 20 часов. Не локомотивы, не автомобили, а грузы. Это позволяет резко снизить омертвленные запасы произведенных товаров, то есть омертвленные финансовые ресурсы, и в пути, и на складах. В результате растет выработка на списочную тонну и повышается производительность. По этому индикатору мы уступаем развитым странам примерно вдвое. Мы будем просить Правительство разработать федеральную программу, целью которой было бы построение такой товаротранспортной системы и такой товаротранспортной инфраструктуры, которая обеспечивала бы такие стандарты как в развитых странах, то есть движение товаров около 20 часов в сутки от производителя к получателю. Задача непростая, но цена их снижения, как подсчитывают эксперты, около триллиона рублей. Это было бы нашим вкладом, транспортников, в копилку нашей страны».

После доклада Президента Союза транспортников России Съезд продолжил свою работу. Трибуна для выступлений была предоставлена представителям всех видов транспорта, включая ответственных модераторов проведенных перед пленарным заседанием круглых столов.

С предложениями от имени рабочих органов Съезда к собравшимся на пленарном заседании обратились:

- по вопросам комплексного планирования транспортного обслуживания населения – Е.С. Москвичев, Председатель Комитета по транспорту и строительству Государственной Думы Российской Федерации, Президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), член Президиума СТР;
- по вопросам гражданской авиации Н.Н. Ивановский, Вице-президент СРОО «Международная ассоциация руководителей авиапредприятий» (СРОО МАРАП), член Президиума СТР;
- по развитию водного транспорта А.Ю. Клявин, Президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», Председатель Президиума СТР;
- по проблемам автомобильного транспорта О.И. Старовойтов, Президент Российского автотранспортного союза (РАС), член Президиума СТР;
- по развитию дорожного строительства и содержания дорожной сети – А.С. Малов, Генеральный директор Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве «АСПОР», член Президиума СТР;
- по развитию цифровых технологий в сфере транспорта – Б.А. Левин, Ректор Российского университета транспорта (МИИТ), Президент НО «Ассоциация высших учебных заведений транспорта» (АВУЗТ), член Президиума СТР.

В рекомендациях заседаний круглых столов, проведенных с участием транспортного сообщества и представителей власти – заместителей Министра транспорта Российской Федерации, руководителей профильных департаментов и агентств транспортного ведомства, были проанализированы состояние дел по видам транспорта и транспортной деятельности, текущие проблемы в предприятиях и организациях, новые инициативы по развитию транспорта для включения в итоговый документ съезда.

Комплексное транспортное обслуживание населения

О проведении круглого стола на тему комплексного транспортного обслуживания населения, на котором присутствовали более 35 человек, рассказал Евгений Сергеевич Москвичев, Председатель Комитета по транспорту и строительству Государственной Думы Российской Федерации. Он напомнил, что 22 сентября 2017 года был проведен президиум Госсовета по комплексному транспортному обслуживанию населения. В результате вышло 15 поручений Президента России, которые должны выполняться в течение 2017-2018 годов. В своем выступлении Е.С. Москвичев сказал: «Впервые, обсуждая данный вопрос на президиуме Госсовета, Владимир Владимирович уделил особое внимание пассажиру, то есть гражданину России, а государство и перевозчиков призвал к выполнению тех обязанностей, которые мы должны выполнять, а это - создание единого транспортного



Е.С. Москвичев

пространства и обслуживание населения, чтобы пассажир своевременно мог быть доставлен из одной точки в другую».

На круглом столе обсуждался вопрос наземного пассажирского транспорта в увязке с пригородными железнодорожными перевозками, не забывая о том, что есть легковое такси и речной транспорт. Был поднят вопрос разработки Комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в российских городах, которые должны быть приняты к 1 января 2019 года. Но, к сожалению, в настоящее время только 20% субъектов приступили к разработке КСОДД. Хотя сегодня надо уже говорить о втором этапе - комплексном транспортном обслуживании населения.

Как отметил Е.С. Москвичев, необходимо, во-первых, в городах-миллионниках, с помощью государственной поддержки, развивать трамвайное движение. Вовторых, развивать сельские маршруты, поскольку порядка 40 тысяч поселков не связаны с районными центрами, и люди вынуждены до пунктов назначения добираться пешком. В-третьих, нужна государственная поддержка с программой по покупке отечественного автобуса, троллейбуса.

Председатель Комитета Государственной Думы РФ по транспорту и строительству обратился с трибуны Съезда к органам исполнительной власти: «Уважаемые коллеги, давайте «проснемся». Мы же знаем, что у нас сегодня пассажирский транспорт дотируется по остаточному принципу: что осталось, то осталось. Водители получают заработную плату 13-15 тысяч рублей. И если регион, субъект Российской Федерации сегодня не в состоянии самостоятельно, кроме Москвы, Московской области и Санкт-Петербурга, покупать новый экологический транспорт, а Президент РФ четко ставит задачу по переходу подвижного состава от экологического стандарта Евро-0 на Евро-4 и Евро-5, то давайте займемся вопросами комплексного транспортного обслуживания, вопросами организации дорожного движения. Нас ждет с вами 11 триллионов рублей, чтобы города и поселки развивались. А мы сегодня видим, что транспортники не принимают участия в подготовке нормативных актов или в согласовании комплексного транспортного развития градостроительной отрасли. И нас это настораживает».

Е.С. Москвичев проинформировал, какие решения были приняты на круглом столе с целью их передачи в президиум Союза транспортников России и внесения в проект резолюции.

Во-первых, участники круглого стола считают, что субъекты Российской Федерации неспособны самостоятельно покупать подвижной состав по норме списания в размере 5–7%.

Во-вторых, в городах-миллионниках надо развивать скоростной трамвай, и трамвай должен быть основным видом транспорта там, где он сегодня есть.

В-третьих, участники круглого стола выразили благодарность техническим транспортным вузам и предложили органам исполнительной власти приглашать их кадры для оказания помощи при разработке комплексных транспортных планов.

В настоящее время ежегодно перевозится 17 миллиардов пассажиров. К 2019 году необходимо перейти на комплексные планы по обслуживанию населения. Поэтому в итоговой резолюции съезда будет отражено, что до 1 января 2019 года субъектам Российской Федерации необходимо подготовить комплексные планы транспортного обслуживания населения. Е.С. Москвичев предупредил коллег, что если таких планов не будет, то данное обстоятельство будет учитываться при рассмотрении субсидирования муниципальных дорог агломераций в рамках проектов «Безопасные и качественные дороги», «Городская черта». Как отметил глава Комитета по транспорту и строительству Государственной Думы РФ, Комплексные планы транспортного обслуживания необхо-



Необходимо развивать сельские маршруты, поскольку порядка 40 тысяч поселков не связаны с районными центрами

димы, и привел пример, когда сегодня существуют десятки тысяч железнодорожных переездов, где люди стоят по 10–12 часов в очереди, чтобы их переехать. В заключение Е.С. Москвичев обратился к участникам съезда, профессионалам-транспортникам, которые занимаются пассажирскими перевозками, с просьбой совместно решать проблему комплексного транспортного обслуживания населения, увязывая пригородные электрички, речной транспорт, скоростной транспорт и легковое такси.

Проблемы автомобильного транспорта

Старовойтов Олег Игоревич, президент Российского транспортного союза (РАС), доложил об итогах работы круглого стола по автомобильному транспорту. Он сказал, что участники мероприятия обсуждали ряд очень принципиальных и важных вопросов, которые напрямую связаны с жизнедеятельностью автотранспортной отрасли: это пассажирские перевозки, а также грузовые перевозки, как внутрироссийские, так и международные. О.И. Старовойтов отметил, что достаточно много Министерство транспорта РФ, профильный комитет Госдумы сделали в области формирования нормативноправовой базы, которая регулирует деятельность автомобильного транспорта. Но вместе с тем остались еще очень серьезные проблемы.

С огромным удовлетворением были восприняты два очень важных поручения по итогам Госсовета в Ульяновске. Это, во-первых, разработка государственной программы по обновлению пассажирского наземного транспорта, и, во-вторых, разработка методики и порядка расчета начальной цены контракта. О.И. Старовойтов подчеркнул, что сегодня на автомобильном транспорте для выполнения регулярных пассажирских перевозок занято около 476 тыс. автобусов, причем это автобусы большой вместимости. Однако 50% таких автобусов имеют срок эксплуатации свыше 15 лет, и перевозчики с нетерпением ждут принятия программы господдержки развития пассажирского транспорта. Практика показывает, что ни бизнес в тех экономических условиях, в которых он работает на перевозках, ни органы муниципального образования, ни субъекты самостоятельно не справляются с обновлением парка. И если не будет госпрограммы, господдержки, то так и будет продолжаться констатация фактов высокой изношенности пассажирского транспорта.

На круглом столе обсуждались вопросы и вносились предложения по внесению изменений в нормативноправовую базу, которая регулирует контрактную систему взаимоотношений. На протяжении многих лет говорится о том, что есть особенности в заключении контрактов на поставку овощей для каких-либо муниципальных нужд и на транспортное обслуживание. Это очень сложный комплекс, который, по мнению участников круглого стола, имеет определенные особенности и требует конкретных поправок в действующую нормативно-правовую базу.

Достаточно много вопросов было по транспортной безопасности. Как отметил Президент РАС, автомобилисты прекрасно понимают задачу обеспечения транспортной безопасности, что это является приоритетным направлением. Но и те, кто перевозит пассажиров, и те, кто перевозит грузы повышенной опасности, отмечают чрезмерно зарегулированные данные процессы. Обременения, на взгляд участников круглого стола, не совсем справедливые, особенно это касается категорирования, оценки уязвимости автобусов, обучения водителей, аттестации водительского состава. При зарплате 15 тысяч, которую получают в регионах, на автотранспортников возлагают еще такую серьезную обязанность, которую они не в состоянии выполнить в процессе выполнения перевозок. Поэтому Российский автотранспортный союз будет просить оптимизировать эту нагрузку, в первую очередь, финансовую, и сделать какие-либо понятные и реально выполнимые требования для автоперевозчи-

Отдельный блок вопросов был посвящен повышению конкурентоспособности российских перевозчиков на международном рынке. Здесь тоже отмечены некоторые проблемы. Российский рынок очень емкий и привлекательный для иностранных перевозчиков, но отечественные транспортные компании, к сожалению, в некоторых позициях проигрывают на нем.

Это связано со своевременным обновлением подвижного состава, поскольку в Европе достаточно жесткие экологические требования к транспорту. Но те программы, которые есть в нашей стране, не совсем приемлемы и не дают возможность отечественному бизнесу своевременно обновлять транспортные средства.

Отдельный вопрос - внутрироссийские грузовые перевозки. На протяжении многих лет представители бизнеса, которые работают на рынке грузовых перевозок внутри России, говорят о том, что это единственный вид транспорта, который остался без должного внимания. Вместе с тем на этом рынке работает около 7 млн единиц грузового транспорта, который возит грузы внутри России. В этой сфере существует целый блок проблемных вопросов, включая взаимоотношения грузоотправителей, экспедиторов, транспортных компаний. Поэтому ряд автомобилистов высказывают предложения о необходимости регулирования этого рынка, чтобы сделать его конкурентным, чтобы он имел возможность эффективно развиваться.

Цифровизация на транспорте

Топ-менеджер компании «ЗащитаИнфоТранс» Парахин Виктор Николаевич проинформировал, что на круглом столе, посвященном вопросам цифровизации на транспорте, рассмотрены новые направления программы «цифровая экономика», прежде всего в преломлении к транспорту. Программа «Цифровая экономика Российской Федерации», которая была принята в про-

шлом году, направлена на кардинальные изменения в экономике. В.Н. Парахин подчеркнул, что в послании Федеральному собранию Президент РФ несколько раз упоминал о необходимости и важности перевода экономики на цифровые рельсы, в том числе и широкомасштабного внедрения отраслевых цифровых платформ.

Как отметил В.Н. Парахин, здесь транспорт в экономике нашей страны находится впереди. Для программы «цифровая экономика» в настоящее время разработано отдельное направление - «цифровой транспорт и логистика», которое на данном этапе оформлено в виде заявки на включение в основной документ. Конкретные



Цифровая платформа пассажирских перевозок позволит пассажирам перемещаться на разных видах транспорта по одному билету

бизнес-сценарии применения «цифры» на транспорте направлены на реализацию конкурентных преимуществ нашей страны, реализацию транзитного потенциала, повышение качества и доступности транспортных услуг. Поможет развитию транзита новая цифровая платформа, которая создается на основе уже внедренных технологий «Платон» и ГЛОНАСС. Проект «зеленый коридор» и его составляющие – электронная пломба, электронное декларирование - помогут проходить ускоренно таможенные процедуры, а информация о состоянии и статусе груза, его местоположении будет доступна непосредственно как участникам процесса перевозки, так и контролирующим органам. Потому что все сопровождающие документы о грузе, вся информация о перевозке будет непосредственно записана в электронную пломбу. К этой платформе открытых данных будут подключены как таможенники, так налоговики, что снизит издержки на документооборот и повысит прозрачность перевозки. В.Н. Парахин выразил уверенность, что по «зеленому коридору» при реализации данного проекта пойдет до 80% груза, что соответствует задаче, которую поставил Президент РФ в послании Федеральному собранию, увеличить транзит в 4 раза.

Электронная транспортная накладная является необходимой составляющей цифровых платформ на транспорте. Сегодня бизнес создает приблизительно 54 млн транспортных накладных в год, что, кстати, по объему бумаги равнозначно вырубке тысячи деревьев. В настоящее время Россия уже присоединилась к протоколу об использовании электронных транспортных накладных в международных перевозках, однако в России этот документ в электронной форме пока не используется.

Для такого перехода осталось сделать один шаг – внести изменения в Правила перевозки грузов автомобильным транспортом, после чего можно вводить в действие электронную форму транспортной накладной. Она может быть составляющей умных контрактов на мультимодальной бирже грузовых перевозок, которая поможет оптимизировать логистические цепочки, обеспечит равномерную нагрузку на транспортную инфраструктуру, а также снизит издержки бизнеса за счет устранения посредников.

Цифровая платформа пассажирских перевозок позволит осуществить давнюю мечту пассажиров о переме-



Круглый стол по автомобильному транспорту

щении на разных видах транспорта по одному билету. К примеру, пассажир сможет перемещаться по маршруту «Котка – Тула», используя различные виды транспорта. Но для этого также необходимо изменение в законодательстве, принятие закона о смешанных перевозках. Это позволит повысить качество и доступность транспортных услуг для граждан.

Как подчеркнул В.Н. Парахин, в нашем государстве особое внимание уделяется вопросам безопасности на транспорте. Создана особая, уникальная государственная система обеспечения транспортной безопасности – это платформенная система, которая не имеет аналога в мире по масштабам собираемых в ней данных. Сегодня

к ней подключено более 8 тысяч перевозчиков из 135 стран мира, которые передают данные о пассажирах. Это классическая платформа открытых данных, к которой подключено более 8 федеральных органов исполнительной власти. Она внедрена, несмотря на большое сопротивление коллег из Евросоюза.

В целях создания единого защищенного пространства, объединения усилий бизнеса и государства была разработана заявка на включение в программу «Цифровая экономика Российской Федерации» нового отраслевого направления «Цифровой транспорт и логистика». По поручению участников круглого стола В.Н. Парахин обратился к съезду с предложениями:

- просить Правительство включить в программу «Цифровая экономика Российской Федерации» нового отраслевого направления «Цифровой транспорт и логистика» с ресурсным обеспечением мероприятий, реализуемых государством;
- просить Минтранс России разработать дорожную карту по созданию единой цифровой платформы транспортного комплекса, а Правительство РФ утвердить ее;
- просить Правительство РФ внести изменения в Правила перевозки грузов автомобильным транспортом ввести электронную форму транспортной накладной.

Международные автомобильные перевозки

В ходе пленарного заседания от имени международных автомобильных перевозчиков выступил директор ООО «Выбор-Интранс» Сергей Александрович Алейников, который изложил основные проблемы в этой сфере деятельности.

Российский сектор рынка международных автомобильных перевозок является одним из самых емких на евразийском пространстве. Суммарно он оценивается примерно в 5 млрд евро в год. Такой объем транспортных услуг является крайне привлекательным для иностранных конкурентов. Российские компании вынуждены работать на своем рынке в условиях острейшей конкуренции с перевозчиками из соседних стран. К сожалению, в этой рыночной борьбе на данный момент они пока проигрывают как конкурентам из стран Евросоюза, так и из стран ЕАЭС.

Основным сдерживающим фактором является недостаточное количество современного подвижного состава, соответствующего европейским нормам Евро-5, Евро-6, что вызвано крайне низкими темпами обновления техники. В секторе автотранспорта наиболее востребованным механизмом для обновления грузовой техники является лизинг. Европейские партнеры обладают существенно лучшими условиями лизинга по сравнению с перевозчиками Российской Федерации – процентные ставки у них в 3–4 раза ниже, чем в России.

В действующих условиях удорожание техники составляет порядка 40% на весь период лизинга. Российские

автоперевозчики не имеют таких финансовых возможностей. Для выравнивания условий с иностранными перевозчиками в приобретении нового подвижного состава могла бы стать разработка специальной льготной лизинговой программы в отношении магистральных седельных тягачей, выпуск которых не осуществляется на территории Российской Федерации. В настоящее время такой механизм льготного лизинга предусмотрен, например, для обновления сельскохозяйственной техники через «Росагролизинг», при котором удорожание составляет всего около 3% в год.

В странах Евросоюза с 2015 года состоялся переход на более высокий экологический класс Евро-6. Продажи техники Евро-5 полностью прекращены. Для нового экологического класса Евро-6 целенаправленно вводятся меры экономического, административного стимулирования, установлены более низкие дорожные сборы, введены другие преференции. В результате международные перевозчики стран Евросоюза активно наращивают парк техники Евро-6, что позволяет снизить им эксплуатационные затраты. Например, по затратам на топливо – до 6%, по ставкам дорожных сборов – до 35%, по сравнению с подвижным составом Евро-3, который является основным в Российской Федерации.

В России же пока отсутствует даже технический регламент, позволяющий ввозить и регистрировать автомобили экологического класса Евро-6 в органах ГИБДД. Кроме того, по сравнению с иностранными перевозчиками российские компании имеют дополнительное обременение при покупке новой техники в виде утилизационного сбора и налога на движимое имущество.

С.А. Алейников от лица международных автомобильных перевозчиков озвучил следующие предложения.

Во-первых, для стимулирования покупки грузовых автомобилей более высокого экологического класса и повышения конкурентоспособности российских компаний необходимо скорейшее принятие технического регламента в отношении транспортных средств Евро-6.

Во-вторых, если налог на движимое имущество, который введен с 2018 года, не может быть отменен полностью, то просьба установить систему понижающих коэффициентов, предусмотрев нулевую ставку для транспортных средств Евро-5, Евро-6 на несколько налоговых периодов после их приобретения.

В-третьих, отменить утилизационный сбор на транспортные средства Евро-6, как это сделано в феврале этого года в Беларуси.

Принятие данных мер позволит российским транспортным компаниям довести свою долю при доставке наших экспортно-импортных грузов, как минимум, до паритета в 50%, и внести, таким образом, свой вклад в развитие российской экономики.

В дополнение к выступлению В.Н. Парахина расскажем о других проблемах и предложениях международ-



Российский сектор рынка международных автомобильных перевозок является одним из самых емких на евразийском пространстве

ных автоперевозчиков, которые прозвучали на круглом столе по автомобильному транспорту.

Круглый стол, посвященный непосредственно вопросам автомобильного транспорта, провели Президент Российского автотранспортного союза О.И. Старовойтов и Генеральный директор АСМАП А.Н. Курушин. Вопросы международных перевозок обсуждались в разделе «О мерах по повышению конкурентоспособности международных автоперевозчиков и по увеличению экспорта транспортных услуг».

Обращаясь к присутствующим со вступительным словом, А.Н. Курушин акцентировал внимание на проблемах российских международных автоперевозчиков, мешающих им конкурировать с иностранными компаниями.

Присутствующие на мероприятии российские международные автоперевозчики детально рассказали о сложившейся ситуации и внесли предложения, направленные на решение существующих проблем, а также перечислили меры по обеспечению повышения их конкурентоспособности.

О необходимости введения ответственности иностранных перевозчиков за нарушения, выявленные при видео-фотофиксации, рассказал руководитель представительства АСМАП в ЦФО А.С. Ларионов. Он подчеркнул, что в стране необходимо в сжатые сроки разработать механизм для возможности привлечения иностранных перевозчиков-нарушителей к административной ответственности, учитывая оперативный обмен информацией между контролирующими органами, а также внести изменения в КоАП, которые позволят задерживать иностранные транспортные средства до уплаты административного штрафа. Свою позицию А.С. Ларионов объяснил тем, что в последнее время для контроля административных правонарушений, контроля действия автотранспорта на дорогах активно применяется фото- и видеофиксация. По его словам, это, без-



Нужно создать такую транспортную систему, когда все виды транспорта «понимали бы друг друга с полуслова»

условно, прогрессивный метод, но данная система не фиксирует нарушения и не привлекает к ответственности иностранных автоперевозчиков. Она предусматривает наложение штрафа на владельца транспортного средства, а не на физическое лицо, что закреплено в Ко-АПе. Естественно, применяемая система фото- и видеофиксаций не может опознать владельца иностранного транспортного средства, и поэтому иностранцы пользуются большим преимуществом на территории нашей страны. Они, несмотря на установленные ограничения, беспрепятственно въезжают на территорию Москвы, проезжают МКАД и, имея нарушения, беспрепятственно покидают пределы нашей страны. Поэтому предлагается внести изменения в КоАП, чтобы штраф налагался не на собственника транспортного средства, а на физическое лицо, и применялись такие же методы, которые существуют во всех европейских странах. Имеется нарушение – транспортное средство задерживается. И до тех пор, пока не будет оплачен штраф, транспортное средство находится на штрафплощадке. «Необходимо применять общеевропейские правила для всех», - подытожил свое высказывание А.С. Ларионов.

Президент АО «Лорри» Ю.Д. Ступак посвятил свое выступление вопросу предоставления преференций российским перевозчикам по экспортным отправкам и в импортном направлении при выполнении международных автомобильных перевозок в рамках госзаказов, а также высказался за разделение тендеров на закупки товаров и транспортных услуг.

Он напомнил, что в настоящее время введены субсидии по экспортным отправкам, которые касаются транспортных расходов отправителей груза, то есть экспортеру государство может субсидировать до 80% стоимости транспортной услуги. При этом не подразумевается, что это будет именно российский перевозчик. Но Ю.Д. Ступак считает, что российские грузы должны возить российские перевозчики.

Что касается импорта, то выступавший привел пример с тендером на продукцию какого-либо российского предприятия, который выигрывает, допустим, итальянская компания. Но итальянские перевозчики сами за этой продукцией не едут и передают право на эту перевозку другим иностранным компаниям, как правило, австрийским либо польским, при этом российские перевозчики в этой очереди оказываются последними. По мнению Ю.Д. Ступака, необходимо делить такие тендеры на две составляющие, выделяя отдельно транспортные услуги, отдавая при этом преференции российским перевозчикам, поскольку это российская продукция и ее должен везти россиянин.

О роли экспедирования

Ольга Васильевна Мельникова, вице-президент Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций, выступила от лица российских экспедиторов, у которых тоже есть свои проблемы, мнения и позиции.

По ее мнению, основным из главных направлений деятельности транспортного комплекса должно стать создание системы, при которой транспорт работал бы как часы, без так называемых «затыков», чтобы груз перевозился безостановочно и за такое время, которое было определено грузовладельцем.

Именно по этому пути развивается мировой транспорт, мировая транспортная система, когда неважно, сколько видов транспорта привлекается к перевозке груза в случае его доставки от двери до двери. О.В. Мельникова подчеркнула: «Если мы не добьемся такого качества функционирования транспорта, мы очень трудно будем входить в мировую транспортную систему, интегрироваться с ней, и качество наших транзитных коридоров, наш транзитный потенциал тоже не будет отвечать требованиям мировых стандартов».

Важно повышать техническую оснащенность отдельных видов транспорта. Кроме того, нужно создать такую систему, когда все виды транспорта «понимали бы друг друга с полуслова», а передача грузов происходила бы автоматически. Груз должен двигаться, а не лежать и ждать.

При этом очень важна роль организатора процесса перевозки, которую, как считает О.В. Мельникова, могут выполнять экспедиторские и логистические компании. По ее словам, практически 80%, а в некоторых случаях 100% грузов перевозится только с участием экспедиторов. Особая роль в этом процессе отводится цифровой экономике.

Однако, как отметила вице-президент Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций, в нашей стране отрасли экспедирования уделяется не так много внимания. Роль российских экспедиторских организаций на транспорте растет, но, к сожалению, она пока мизерная – только 2% российские экспедиторские

компании занимают в объеме мирового рынка экспедиторских услуг. Для сравнения: в США – 23%, Китае – 15%. Вместе с тем в нашей стране имеется высокий потенциал для роста экспорта транспортных экспедиторских услуг, который, по словам О.В. Мельниковой, в лучшие годы иногда достигает 4%.

В своем выступлении представитель экспедиторского сообщества привлекла внимание участников съезда к проблемам в этой сфере деятельности, решение которых помогло бы увеличить объем экспорта транспортных экспедиторских услуг. По ее мнению, во-первых, надо усовершенствовать федеральный закон № 87-Ф3 «О транспортно-экспедиционной деятельности», принятый в 2003 году. Во-вторых, она обратила внимание, что из функций Министерства транспорта РФ в начале 2000-х годов исчезли вопросы экспедирования. Экспедиторское сообщество считает, что выполнение этой функции необходимо восстановить. В-третьих, нужно повысить статус профессиональных объединений, перепоручив им определенные функции, которые они без каких-либо положений извне уже самостоятельно осуществляют. Речь идет о ведении реестра, повышении квалификации.

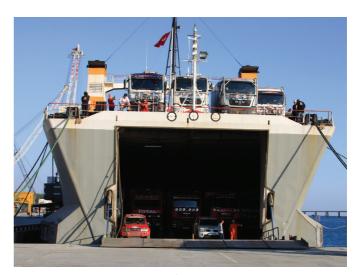
Кроме того, О.В. Мельникова напомнила, что в 2012 году была создана концепция развития экспедиторской и логистической отрасли – правильный, научно обоснованный документ. Но только после того, как Министерство транспорта РФ включит в свои функции вопросы экспедирования, экспедиторское сообщество должным образом сможет принять этот документ к исполнению, что позволит усилить роль экспедирования в транспортном комплексе в нашей стране.

Подводя итоги

Завершая автотранспортный форум, Президент Союза транспортников России В.Б. Ефимов сказал: «Уважаемые коллеги, мы с вами сегодня подвели итоги работы за прошедший период, выявили проблемы для дальнейшего динамичного развития, услышали инициативы, которые здесь прозвучали. Союз транспортников подготовит резолюцию, в которую мы постараемся включить все те инициативы и проблемы для их решения. Но для того, чтобы их решить, надо сильно постараться, поскольку так просто они не решаются.

Но главное, что я хотел бы отметить, – в работе съезда принял участие Президент Российской Федерации. Это высокая оценка работы транспортного комплекса. Но, уважаемые коллеги, это и большая ответственность перед ним и перед страной. Нам с вами, конечно, надо постараться, чтобы развиваться комплексно, чтобы все виды транспорта были взаимосвязаны, с целью бесшовной доставки грузов и товаров от двери до двери. У нас с вами впереди огромная работа. Удачи нам на благо нашей России! Спасибо».

Завершающим этапом формирования решений Съезда стала видеоконференция Союза транспортников Рос-



Союз транспортников России объединяет практически все отрасли транспортной деятельности: автомобильный, водный, авиационный, железнодорожный, морской и речной транспорт

сии, состоявшаяся в Москве 13 марта 2018 года и проведенная совместно с представителями Торгово-промышленной палаты РФ, в рамках которой транспортники, не участвовавшие в работе Съезда в Москве, смогли внести свои замечания и дополнения непосредственно из региональных торгово-промышленных палат.

Проведение Съезда транспортников в очередной раз показало, что консолидация транспортного бизнеса на площадке Союза транспортников России способствует более эффективному поиску и принятию решений отраслевых и общетранспортных проблем в интересах многочисленных организаций и предприятий транспортного комплекса.

Наша справка. К 15-летию СТР

Союз транспортников России является добровольным объединением юридических лиц, созданным в целях координации деятельности, представления общих интересов транспортных предприятий и организаций всех регионов нашей страны в государственных и иных органах, а также в международных организациях. А история его создания такова.

Анализ зарубежного опыта, сделанный в конце XX века, показал, что в отличие от плановой экономики в рыночных условиях предприятия работают самостоятельно, органы власти не несут ответственность за их производственную деятельность. Поэтому для продвижения интересов хозяйствующих субъектов необходимо было создать союзы и ассоциации по видам транспортной деятельности, которые бы от имени своих членов представляли и отстаивали интересы предприятий.

В России создание крупных отраслевых союзов и ассоциаций российского масштаба, объединяющих отдельно виды транспорта: авиацию, автомобильный транспорт, автомобильные дороги, железнодорожный, речной, морской транспорт, и транспортной деятельности: экспедирование, логистику и другие сектора транспортного комплекса, завершилось с участием Минтранса России к 1996 году. Мониторинг работы союзов со временем показал, что часть проблем, особенно общетранспортного характера, требующих решения в самых высоких инстанциях, несмотря на авторитет лидеров и мощность того или иного отраслевого союза, реализовать не удается.

Именно этот анализ и выводы привели к необходимости объединения потенциальных возможностей всех союзов и ассоциаций в единый транспортный союз, что и было сделано в 2003 году по инициативе Президента СТР В.Б. Ефимова совместно с учредителями: Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков, Ассоциацией подрядных организаций в дорожном хозяйстве, Ассоциацией «Промжелдортранс», Союзом российских судовладельцев и Межотраслевым союзом транспортников и предпринимателей.

Сегодня в СТР входят 44 союза, ассоциаций и системообразующих предприятий. Союз объединяет несколько миллионов человек, работающих во всех сферах транспортной деятельности. В течение последних 5–7 лет СТР стал мощной и авторитетной организацией.

Авторитет СТР позволил организовать три встречи с Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным.

В течение последних пяти лет было проведено 6 заседаний Госсовета Российской Федерации, по итогам которых были даны порядка 250 поручений, инициатором многих из них и активным участником формирования принятых решений был Союз транспортников России.

Два заседания Президиума Госсовета Российской Федерации непосредственно были посвящены проблемам автомобильного транспорта, в ходе которых были даны системные поручения как по безопасности дорожного движения, так и по комплексному развитию региональных пассажирских перевозок, в том числе социальных перевозок на селе.

Воссоздана система дорожных фондов (федерального, региональных и местных), благодаря чему за последние годы почти вдвое увеличилось финансирование строительства и реконструкции дорог.

Авторитет Союза позволил вывести на новый уровень взаимоотношения с Минтрансом России. Был создан ряд Координационных советов, куда входят на паритетных началах представители Министерства транспорта РФ и члены СТР. Дискуссии на заседании этих советов позволяют принимать выверенные решения, а на площадке Государственной Думы РФ дорабатывать поступающие проекты законов.

Наличие высококвалифицированных профессионалов позволило Союзу транспортников России разработать в 2007 году концептуальные подходы к формированию Транспортной стратегии Российской Федерации на

период до 2030 года, на базе которой была подготовлена Стратегия, утвержденная Правительством Российской Федерации в 2008 году.

СТР активно участвует в работе высшего законодательного органа страны. Комитет Государственной Думы по транспорту и строительству возглавляет Евгений Сергеевич Москвичев – президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

Президент СТР Виталий Борисович Ефимов является заместителем председателя комитета. В законодательной работе участвуют члены Экспертного совета по транспорту, который включает 9 секций. Каждое из направлений специализируется на определенных видах транспорта или видах деятельности. Руководители секций, согласно регламенту, – депутаты, их заместителями являются руководители отраслевых союзов, профессионалы в той или иной области. Таким образом, транспортное сообщество получило прямой механизм влияния на создание законодательно-правовой базы.

Например, в 2015 году был принят Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации» от 13.07.2015 г. № 220-Ф3. В законе необходимо было учесть интересы государства, бизнеса, государственных унитарных предприятия, муниципалитетов, для чего был введен мониторинг действия закона на практике. В итоге 29 декабря 2017 года были приняты поправки к данному Ф3, которые по объему сопоставимы с самим законом. Именно такая схема взаимодействия депутатского корпуса и транспортных организаций позволяет разрабатывать сложные законы более качественно и вносить комплексные поправки в кодексы и основополагающие законы по всем видам транспорта.

Итоги работы за 15 лет формируют задачу на будущее – сохранить Союз такой же авторитетной и мощной организацией. Сегодня бизнес отделен от государства. По экспертным оценкам, в стране насчитывается порядка 500 тыс. владельцев транспортных средств, которые не могут защитить свои интересы каждый в отдельности. Как подчеркивают в СТР, сегодня Союз должен не только защищать интересы транспортного предпринимательства, но и соблюдать государственные интересы. От этой работы зависит будущее Союза, нацеленное на повышение эффективности работы транспорта.

Редакция журнала «Автомобильный транспорт» поздравляет Союз транспортников России с 15-летним юбилеем и желает ему дальнейших успехов во всех сферах транспортной деятельности!

Фото пресс-службы Минтранса России и архива редакции журнала «Автомобильный транспорт»