

COVID-19: на пути невидимой преграды

В. Кузьмина



В Москве 30 марта 2020 года состоялась онлайн-конференция «Преодоление COVID-19 индустрией транспорта», организованная компанией АТО Events. Это первая отраслевая конференция, проведенная в режиме онлайн, на которой были рассмотрены вопросы грузовых автомобильных перевозок в условиях распространения пандемии коронавируса в нашей стране. В мероприятии приняли участие представители ассоциаций автомобильных перевозчиков, руководители транспортных предприятий и экспедиционных компаний.

Однако в данной публикации мы расскажем не только о том, как складывается ситуация на рынке грузовых перевозок, но и затронем вопросы работы пассажирского транспорта в столь непростой ситуации.

Сценарии развития рынка грузовых перевозок в связи с распространением коронавирусной инфекции

Автомобильный транспорт является наиболее массовым и гибким видом транспорта. Его часто называют кровеносной системой экономики страны.

Так, в 2018 году¹ на долю автомобильного транспорта в общем объеме перевозок грузов транспортом всех отраслей экономики пришлось 68% (5544,0 млн тонн), а доля коммерческих перевозок грузов в общем объеме перевозок грузов транспортом отраслей Минтранса России составила 48,5% (1630,7 млн тонн), (см. «АТ» № 4, 2019 г., с. 7).

Объем международных автомобильных перевозок грузов между Россией и иностранными государствами в 2018 году составил 32,6 млн тонн (см. «АТ» № 4, 2019 г., с. 24).

¹ Приводятся данные «Информационно-статистического бюллетеня «Транспорт России», 2018 г. На момент сдачи журнала «АТ» в типографию, итоговое заседание Минтранса России, на котором должны быть озвучены результаты работы отрасли в 2019 году, еще не было проведено.

Что касается пассажирских перевозок, то в 2018 году доля объема перевозок автомобильным (автобусным) транспортом по маршрутам регулярных перевозок в общем объеме перевозок транспортом отраслей Минтранса составила 59,0% (10 572,8 млн человек), (см. «АТ» № 4, 2019 г., с. 9).

По всем вышеперечисленным показателям отмечался рост по сравнению с предыдущим годом, за исключением пассажирских перевозок автобусами на регулярных маршрутах, где было зафиксировано снижение на 2,6%.

Каковы будут результаты отрасли грузовых и пассажирских перевозок в текущем году, сегодня сложно прогнозировать, все зависит от того, как быстро пойдет на спад пандемия коронавируса и каковы будут темпы восстановления экономики страны из-за вынужденной



По оценкам специалистов, снижение ВВП на 1% приводит к падению рынка перевозок на 3%

остановки предприятий и организаций в связи с распространением коронавирусной инфекции COVID-19. Транспортная отрасль одна из первых реагирует как на положительные, так и отрицательные изменения в сфере экономики страны.

Эксперты автотранспортной отрасли, принявшие участие в онлайн-конференции «Преодоление COVID-19 индустрией транспорта», высказали свое мнение по данному вопросу.

Выступая на прошедшем мероприятии PR-директор агентства маркетинговых исследований MegaResearch Елизавета Шарипова, рассказала, что ситуация может развиваться по трем основным сценариям.

1. Оптимистичный («азиатский») сценарий

Он основан на предположении, что спад пандемии коронавируса начнется в России в апреле–мае. В период восстановления зарубежных производств, продукция которых импортировалась в Россию, произойдет частичное перераспределение грузопотоков в пользу внутренних перевозок.

После прекращения распространения инфекционного заболевания будет наблюдаться спад грузоперевозок на период одного-двух месяцев, в течение которого возможно снижение тарифов при обострении конкуренции между игроками автотранспортного рынка. При реализации оптимистичного сценария и поддержке государства отрасль покажет небольшое падение в 2020 году и постепенное восстановление в 2021–2022 годах.

2. Базовый сценарий

Согласно умеренному, базовому, сценарию пандемия будет продолжаться более двух месяцев. В этом случае

закрытие зарубежных промышленных предприятий на длительный срок внесет сбой в системы поставок продукции и запчастей для импортозависимых отраслей. В результате будет наблюдаться переориентация транспортных поставок на другие регионы.

Как считают в MegaResearch, введенный в большинстве регионов России карантин может спровоцировать закрытие многих предприятий, что еще больше снизит объем грузовых перевозок. В результате, в борьбе за клиента, компании будут использовать демпинг для получения денежных средств для оплаты лизинговых и кредитных платежей.

Данный фактор повлечет за собой снижение тарифов, падение рентабельности перевозчиков и уход ряда игроков с рынка. По итогам 2020 года снижение объема рынка составит около 10%, затем он начнет медленно расти и к 2022 году отыграет половину этого падения.

3. Пессимистичный сценарий

Пессимистичный сценарий (европейский вариант, в частности, «итальянский») предполагает, что широкое распространение коронавирусной инфекции вызовет остановку не только крупных производств. По мнению аналитиков, это может спровоцировать не только дефицит товаров, но и производственный, и как следствие, финансовый кризис.

Как считают в MegaResearch, выход международных перевозчиков на внутренний рынок повлечет за собой вынужденный демпинг, снижение тарифов и прекращение деятельности ряда участников рынка. Переориентация перевозчиков промышленных товаров на товары первой необходимости еще больше увеличит насыщенность рынка и ужесточит конкуренцию и борьбу за заказы.

В наиболее благоприятной ситуации при этом окажутся коммерческие перевозчики в структуре крупнейших ретейлеров, считают аналитики.

По словам Е. Шариповой, при реализации пессимистичного сценария в ближайшие два года рынок потеряет до 20% своего объема. После 2021 года может начаться восстановительный рост с темпом примерно по 5% в год. Прохождение данного пути отраслью грузоперевозок возможно только при эффективной и оперативной поддержке государства и введении дополнительных мер, позволяющих сохранить игроков рынка.

Как показал ретроспективный анализ, проведенный MegaResearch, отрасль автомобильных грузовых перевозок в высокой степени подвержена влиянию кризисных ситуаций. Так, по оценкам специалистов, снижение ВВП на 1% приводит к падению рынка перевозок на 3%.

Высказал свое мнение по данному вопросу и Валерий Алексеев, заместитель президента Российского автотранспортного союза. Он отметил, что ситуация сегодня является нестабильной и во многом непредсказуемой. Все находятся в ожидании последствий. Если деловая активность падает, то, естественно, объем перевозок

уменьшается. Насколько именно он уменьшится, никто не знает. Это зависит от того, когда пройдет пандемия. Но падение все равно будет, и к этому надо подготовиться.

О том, какие необходимы меры для сохранения и поддержки участников автотранспортного рынка в условиях распространения коронавирусной инфекции, речь пойдет чуть ниже. А сейчас расскажем о текущей ситуации в автотранспортной отрасли, о которой поведали участники проведенной онлайн-конференции.

Влияние на отрасль грузовых международных автоперевозок пандемии коронавируса

О ситуации, сложившейся на рынке международных автомобильных перевозок, рассказал Вадим Захаренко, региональный руководитель проектов в сфере международного автомобильного транспорта Постоянного представительства IRU в Евразии.

Тема его выступления – «Вклад международных автомобильных перевозчиков в борьбу с пандемией COVID-19».

Он отметил, что оценить в цифрах последствия для отрасли сейчас крайне проблематично. Ведь весь мир столкнулся с проблемой, остроту и масштабы которой никто не мог представить еще несколько месяцев назад. 11 марта Всемирная организация здравоохранения объявила пандемию коронавируса. Страны закрывают границы, вводят карантин и объявляют запреты и ограничительные меры. Останавливаются производства и прекращают работу предприятия, целые отрасли несут огромные убытки. В этой связи возрастает финансовая нагрузка на бюджеты государств. Очевидно, что их расходы продолжают расти, а они не прогнозировались, поэтому финансовая поддержка будет напрямую зависеть от того запаса прочности, которым обладает та или иная экономика.

В. Захаренко прокомментировал положение дел в некоторых странах и регионах, которые представляют интерес для международных автомобильных перевозчиков. *(Приведенные данные актуальны на момент проведения онлайн-конференции, прошедшей 30 марта 2020 г.).*

Китай

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 января 2020 года № 140 Россия ограничила движение через пункты пропуска с Китаем. Вскоре послабления были сделаны для международных грузоперевозок и то в рамках приграничного сообщения. Перевозчикам рекомендовано следовать до ближайшего к границе населенного пункта, склада или логистического центра для выполнения погрузо-разгрузочных работ и по возможности возвращаться обратно на территорию России в тот же день. По экспертным оценкам, из-за ограничений в начале февраля снижение перевозок составило где-то до 15%, но уже в марте перевозки начали возвращаться к прежнему уровню.



Весь мир столкнулся с проблемой, остроту и масштабы которой никто не мог представить еще несколько месяцев назад

Перевозки вглубь Китая, которые стали возможны с прошлого года в рамках нового Межправительственного соглашения, фактически не выполняются. Сначала это было связано с закрытием дорог в Китае. Впоследствии, несмотря на постепенную стабилизацию эпидемиологической обстановки и снижение количества инфицированных внутри Китая, компетентные органы фиксируют рост завозных случаев инфекции. В этой связи, чтобы минимизировать риск новой волны заболеваний, власти настоятельно рекомендовали, особенно иностранным гражданам, воздержаться от посещения внутренних районов Китая. А с 28 марта Китай вообще принял решение закрыть въезд на свою территорию иностранным гражданам. Среди немногих категорий, для кого сделано исключение, – водители-международники, у которых имеется китайская виза категории С.



Китайская полиция сопровождает казахстанских перевозчиков до ближайшего склада, где происходит погрузка/разгрузка товара

Казахстан

Все соседние с Китаем страны либо закрыли свои границы, либо выполняют перевозки в усеченном формате. Например, если еще в январе казахстанско-китайскую границу пересекли 5626 грузовых автомобилей, что на 3% больше, чем в январе 2019 года, то уже во второй половине февраля – начале марта на территорию Китая въехали порядка 10–20 автотранспортных средств. Въезд допускался на глубину не более 3 км, т.е. фактически в приграничную зону. Китайская полиция сопровождала казахстанских перевозчиков до ближайшего склада, где происходила погрузка/разгрузка товара, и перевозчик немедленно обязан был вернуться обратно. На территорию Казахстана въехал только один китайский перевозчик – 17 февраля, и больше ни одного по состоянию на середину марта.

Таджикистан и Узбекистан

В Таджикистане все таможенные и иные операции с грузом, предназначенным для ввоза в страну, осуществляются непосредственно в пунктах пропуска, а их дальнейшая транспортировка до места назначения выполняется таджикским транспортом. В Узбекистане, несмотря на ограничения на въезд/выезд из столицы и транспортное сообщение между регионами, нет каких-либо ограничений в отношении международных грузоперевозчиков, граница для товаров остается открытой.

Туркменистан

В Туркменистане, начиная с 24 марта 2020 года, перевозка грузов, прибывающих автомобильным транспортом через контрольно-пропускные пункты «Гарабогаз» и «Фарап», осуществляется туркменскими грузоперевозчиками (в специально отведенных местах путем бесконтактной передачи). Грузы, прибывающие в Международный морской порт Туркменбаши, в том числе транзитом, необходимо отправлять морскими судами на прицепах и полуприцепах без автотранспортных средств, водителей и сопровождающих грузы лиц.

Монголия

В Монголии пункты пропуска открыты для международных автоперевозчиков, но прибывающие, например, в Алтан-Булаг, подлежат дезинфекции в обязательном порядке, которая производится там же в пункте пропуска. Из пункта пропуска в сопровождении полиции автотранспортные средства следуют для оформления и передачи груза на терминал в Улан-Баторе (и затем сразу обратно на выезд), либо при транзите в пункт пропуска Замын-Ууд. Остановки/стоянки в населенных пунктах не разрешаются.

Турция

В Турции приняты дополнительные ограничения. Границы закрыты, в ожидании въезда – тысячи автотран-

спортных средств. Турецкие водители после возвращения домой обязаны находиться на 14-дневном карантине. Иностранным водителям из перечня стран, который постоянно обновляется и включает по сути все страны, где были выявлены случаи вируса, въезд в Турцию запрещен. Иностранные водители из стран, не включенных в список, могут въехать на территорию Турции после 14-дневного карантина за пределами страны, т.е. на границе. Груз может попасть в страну только путем перевозки на турецкое транспортное средство либо если производится смена водителя.

Таковы действия отдельных стран. Но будет интересно узнать о том, как же обстоят дела в интеграционных объединениях, где уже успели позабыть, что такое границы, и где во главе угла скоординированная политика, в том числе в сфере транспорта?

Евразийский экономический союз

Правительство России распоряжением от 27 марта 2020 г. № 763 с 30 марта ограничила движение через все пункты пропуска любыми видами транспорта. Исключение сделано в том числе для водителей-международников, выполняющих грузоперевозки. До недавнего времени в Казахстане, в связи с ограничениями, образовались большие пробки, т.к. водители, прибывшие, например, из ЕС, или находившиеся там в течение последних 15 дней, должны были либо поменять водителя в пункте пропуска, либо произвести замену тягача на казахстанских для дальнейшей транспортировки. Спустя определенное время ситуацию урегулировали, и водителей пропускают только при условии проведения санитарно-эпидемиологических мероприятий сотрудниками санитарно-карантинной службы.

Беларусь, одна из единичных стран, которая пока не закрывала свои границы. Тем не менее Постановление Совета Министров, вступившее в силу 28 марта, обязывает всех въезжающих уйти на 14-дневную самоизоляцию. Но эти требования не распространяются на водителей транспортных средств при выполнении международных автомобильных перевозок грузов. Кроме того, водителям предписывается двигаться только по республиканским дорогам и останавливаться в местах отдыха или заправочных станциях из перечня, подготовленного Минтрансом. Водителям надлежит покинуть территорию Республики Беларусь по кратчайшему маршруту не позднее дня, следующего за днем въезда на ее территорию. Таможенные органы при въезде в Беларусь оформляют транзитный коридор на 24 часа.

Европейский союз

В Европейском союзе, где на автомобильный транспорт приходится три четверти грузовых перевозок, восстановление внутренних границ и ужесточение передвижения граждан и транспортных средств, отсутствие согласованных действий между странами привело к хаосу в пунктах

пропуска, образовались очереди грузовых автомобилей длиной 40–50 км, люди не могут попасть домой и на работу. Обострилась проблема транзита. Недавно более сотни только российских водителей-международников угодили в «карантинную ловушку» на границе с Италией. Выехать они не могли, так как Австрия и Словения решили закрыть свои границы из-за пандемии вируса.

Оказалось, что в разных уголках Европы на границах в антисанитарных условиях застряли тысячи водителей-международников из России, Беларуси, Украины, Казахстана и других стран. Ситуация меняется за считанные часы, никто из должностных лиц не может ни дать пояснений, ни рекомендаций.

Помощь в борьбе с коронавирусом

В большинстве случаев при введении ограничений и запретов делаются исключения для международных грузоперевозчиков. При этом нормативно-правовые акты, в том числе и в нашей стране, порой вносят высокую степень неопределенности. Вроде бы один документ разрешает проезд и транзит, но другой предписывает всем въезжающим отправляться на карантин и соответствующие службы начинают обзывать водителей. Спустя некоторое время вносятся дополнения-разъяснения, что и здесь нормы не должны распространяться на водителей-международников.

В последнее время часто говорят, что паника страшнее вируса. Поэтому на предприятиях международного автомобильного транспорта важно не только позаботиться об охране труда водителей и снабдить их масками, перчатками, средствами индивидуальной защиты, антисептиком и т.д., но и быть информированными, чтобы максимально снизить уровень непредсказуемости и неопределенности в своей работе.

В этой связи Международный союз автомобильного транспорта (IRU) предпринял шаги, чтобы оказать помощь всем перевозчикам. С началом введения первых ограничений, и то в отношении пассажирского транспорта, IRU создал на своем сайте отдельный раздел, который посвящен мониторингу ситуации с распространением коронавируса в разрезе стран и его влиянию на транспортный бизнес. Информация, которая там публикуется, поступает в IRU от национальных ассоциаций или же взята из официальных источников, обновляется практически в режиме реального времени. Тысячи перевозчиков пользуются ею каждый день, чтобы планировать свою работу.

Основываясь на данных IRU и отчетах, которые ежедневно публикуются, а также на информации, предоставленной государствами, Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) запустила сервис по мониторингу текущей ситуации на границах. Такая информация стала ценным дополнением соответствующего раздела и на сайте Международного транспортного форума (в прошлом – ЕКМТ).



В разных уголках Европы на границах застряли тысячи водителей-международников

Чтобы снизить напряжение на внутренних границах ЕС, Европейская комиссия 23 марта опубликовала практические рекомендации странам Евросоюза по организации «зеленых коридоров» на пограничных переходах для обеспечения бесперебойных поставок товаров и поддержания работы единого рынка Евросоюза в условиях эпидемии коронавируса. Многие предложения внес IRU, и они были поддержаны государствами-членами ЕС.

В частности, странам ЕС предписано вне зависимости от введенных ими мер пограничного контроля организовать переходы «зеленой полосы» в пунктах пересечения внутренних границ на маршрутах, включенных в Транс-европейскую транспортную сеть (TEN-T). Время пересечения внутренних сухопутных границ, включая любые проверки и медицинский осмотр работников транспорта, не должно превышать 15 минут.

Переходы должны быть открыты для всех грузовых транспортных средств, перевозящих любые типы товаров. Странам ЕС рекомендовано временно приостановить действие всех видов ограничений на доступ к дорогам, действующих на их территории (запреты на движение грузового транспорта в выходные дни, в ночное время).

Работникам транспорта, независимо от гражданства и места жительства, должно быть разрешено пересекать внутренние границы ЕС. Ограничения на поездки и обязательный карантин должны быть отменены без ущерба для возможности уполномоченных органов принимать соответствующие меры минимизации риска распространения инфекции.

Также некоторые страны ЕС внесли изменения, позволяющие перевозчикам отступать от действия Директивы ЕС, регулирующей режимы труда и отдыха водителей.

В России стало известно о принятом решении не вводить весенние ограничения для грузового транспорта. В

отношении грузовиков, перевозящих предметы первой необходимости, приостановлен весовой контроль, снят запрет на въезд в города.

Вообще, происходящее в настоящее время демонстрирует избыточность многих запретов и ограничений, действующих в отношении международного автотранспорта, а также необходимость в скорейшем переходе на полностью безбумажный документооборот в международных перевозках, в том числе для минимизации личных контактов.

Сегодня крайне важно, чтобы действия правительств не парализовали работу международного автомобильного транспорта и функционирование логистических цепочек, бесперебойных поставок продуктов питания и предметов первой необходимости. Генеральный секретарь IRU Умберто де Претто обратился с открытым письмом к Генеральному секретарю ООН с просьбой поддержать транспортную отрасль. Соответствующие письма подготовлены IRU в адрес правительств многих стран на евразийском пространстве.

Международные грузовые автоперевозки в условиях закрытых границ

Тему международных перевозок продолжил Максим Игнатов, руководитель филиала в г. Екатеринбурге транспортно-логистической компании «ТРАСКО», один из основателей направления грузоперевозок в Китай.

Он рассказал о хронологии событий, начиная с первых новостей из Китая о появлении нового вируса в начале января до момента ограничения допуска российских водителей для заезда на китайскую территорию.

Перед наступлением китайского Нового года, то есть перед 21 января, компания «ТРАСКО» и коллеги занимались организацией доставки грузов по Китаю на консолидированный склад в Маньчжурии для последующей перевозки их в Россию. Однако, в связи с распространением коронавируса, граница с Китаем была закрыта, хотя

загруженные машины с китайской территории выпускались. На сегодняшний день консолидированный склад в Маньчжурии опустел.

«Мы очень ждем разрешения ситуации на китайской границе, чтобы в дальнейшем обеспечить ускоренную доставку грузов наших клиентов. К сожалению, все транспортные компании, работающие сейчас в этом направлении, столкнулись со сложностями, связанными с ограничением допуска водителей грузовых автомобилей. Наши клиенты отнеслись к ситуации с пониманием, однако мы со своей стороны пытаемся всячески ускорить процесс разрешения вопроса. В конце прошлой недели нашим руководством направлены соответствующие письма в Минтранс, Росавтотранс и АСМАП с просьбой оказать содействие урегулированию ситуации с допуском российского транспорта в Китай», – отметил Максим Игнатов.

Также он рассказал о тех мерах, которые предпринимала компания для защиты своих сотрудников в сложных эпидемиологических условиях.

«Вопросы безопасности и здоровья наших сотрудников являются для нас одними из ключевых, поэтому водители-экспедиторы, работающие в китайском направлении, были снабжены масками, многоразовыми респираторами, перчатками и средствами для дезинфекции рук. Еще одним важным требованием для наших водителей было не покидать транспортное средство во время нахождения в Китае – благо, наши автомобили оборудованы комфортными спальными местами для ночлега – таким образом, необходимость контакта с людьми извне сводилась к минимуму. Также мы отслеживали, чтобы все продукты питания и питье, которое было у наших водителей в рейсе, завозилось ими из России и не приобреталось на территории Китая. Эти меры и личная ответственность наших сотрудников дали свои плоды: ни одного случая с подозрениями на заболевание у наших сотрудников не было», – проинформировал Максим Игнатов.

В настоящее время компания «ТРАСКО» предпринимает все необходимое для налаживания эффективной деятельности в новых реалиях пандемии коронавируса, с прежним фокусом на клиентоориентированность, обеспечение достойного сервиса и безопасности работы своих сотрудников.

Внутрироссийские грузовые автоперевозки

На момент сдачи этого номера журнала «АТ», стало известно, что на основании Указа Президента России в период с 4 по 30 апреля 2020 года в нашей стране установлен «особый порядок передвижения на соответствующей территории лиц и транспортных средств, за исключением транспортных средств, осуществляющих межрегиональные перевозки».

Кроме того, в регионах отменены весенние ограничения на движение по дорогам грузового транспорта.



Одно из направлений грузовых перевозок компании «ТРАСКО» – Китай

Такое поручение дано заместителем Председателя Правительства Российской Федерации М. Хуснуллиным руководителям высших исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации на совещании 16 марта 2020 года (протокол от 16 марта № МХ-П16-23пр).

«Высшим должностным лицам (руководителям высших исполнительных органов власти) субъектов РФ обеспечить принятие решений о неприменении на весенний период 2020 года временного ограничения движения по автомобильным дорогам регионального и местного значения транспортных средств с нагрузкой на ось, превышающей предельные значения», – говорится в документе.

Ограничения движения грузовиков на региональных и местных автодорогах должны быть сняты в связи с ситуацией с коронавирусом, чтобы снизить нагрузку на транспортно-логистическую отрасль, обеспечить бесперебойную доставку товаров первой необходимости.

Напомним, что с 2018 года в России отменены весенние ограничения на движение грузового автотранспорта по дорогам федерального значения.

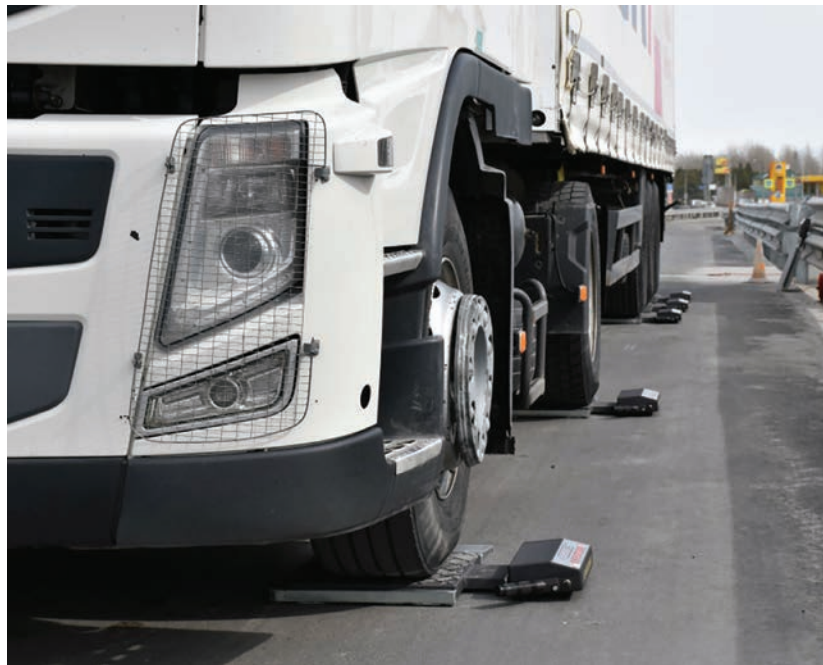
С 21 марта по 25 апреля 2020 года Ространснадзор приостановил проведение весового контроля транспортных средств, перевозящих продовольственные и непродовольственные товары первой необходимости (продукты питания, детские товары, лекарственные средства) в прицепах и полуприцепах платформенного типа с тентированным верхом.

Такая мера введена во исполнение Плана первоочередных мероприятий (действий) по обеспечению устойчивого развития экономики в условиях ухудшения ситуации в связи с распространением коронавирусной инфекции, утвержденным Правительством Российской Федерации.

Ространснадзор также приостановил проверки юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

С 20 марта до 1 мая 2020 года приостановлено назначение плановых (выездных/ документарных), внеплановых (выездных/документарных) проверок, а также приостановлены назначенные проверки, в отношении которых применяются положения Федерального закона от 26.12.2008 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», за исключением проведения внеплановых проверок, основанием для которых является причинение вреда жизни, здоровью граждан, возникновение чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, проверок, результатом которых является выдача разрешений, лицензий, иных документов, имеющих разрешительный характер.

Такая мера также введена во исполнение поручения Правительства Российской Федерации в целях предупреждения распространения коронавирусной инфекции.



Ространснадзор приостановил проведение весового контроля транспортных средств, перевозящих продовольственные и непродовольственные товары первой необходимости

Что с тарифами?

В связи со снижением транспортной работы говорить о росте тарифов на международных и внутрироссийских перевозках не приходится. Особенно это касается транспортных компаний, которые специализировались на конкретных странах и регионах, а сейчас вынуждены диверсифицировать географию своих перевозок в условиях ужесточения конкуренции.

Сегодня международные перевозчики работают в условиях высокой степени непредсказуемости внешней среды. Это создает для перевозчиков дополнительные риски, в том числе финансовые, так как в договоре на перевозку указывается срок доставки и иные обязательства, которые он несет перед заказчиком.

В условиях снижения грузопотока на внутрироссийских перевозках, из-за приостановления работы ряда производств в связи с распространением коронавируса, спада покупательской способности у населения, находящегося на самоизоляции, говорить о повышении тарифов на грузовые автомобильные перевозки в этом сегменте рынка также не приходится.

Вместе с тем некоторые компании, для сохранения своей клиентской базы, вводят фиксированные цены. К примеру, с 23 марта и до конца июня 2020 года российская транспортная компания «ТРАФТ» при осуществлении междугородных грузоперевозок по маршруту Москва – Екатеринбург – Москва ввела фиксированные цены. Решение о фиксированных ценах связано с сегодняшним обострением экономической ситуации на рынке в России. Цены на транспортировку грузов в текущей ситуации меняются каждый день. Для того чтобы процесс



Российская транспортная компания «ТРАФТ» при осуществлении междугородных грузоперевозок ввела фиксированные цены

ценообразования услуг «ТРАФТ» для клиентов оставался прозрачным и удобным, руководство компании пришло к решению фиксировать цены до конца первого полугодия 2020 г.

Екатеринбург стал первым фиксированным направлением для этой компании. В ближайшее время к маршруту из Москвы и обратно присоединятся Санкт-Петербург, Краснодар, Белгород, Нижний Новгород и другие города России.

«Для многих наших клиентов сегодня фиксированная цена на междугородные перевозки – это спасение. Планировать логистику во время глобальной эпидемии, когда не знаешь: что будет с бизнесом завтра, и сколько будут стоить услуги поставщиков – довольно сложная задача. Именно поэтому мы прислушались к призыву наших заказчиков и решили предоставить возможность заказывать услуги грузоперевозок по самым востребованным направлениям регулярными рейсами», – отметил исполнительный директор ООО «ТРАФТ» Андрей Савин.

Есть транспортные предприятия, которые снижают тарифы на перевозку грузов. Так, директор по взаимодействию с отраслевыми организациями транспортной компании «Деловые линии» Александр Лашкевич сообщил, что предприятие снизило цены на перевозку медицинских товаров и оборудования.

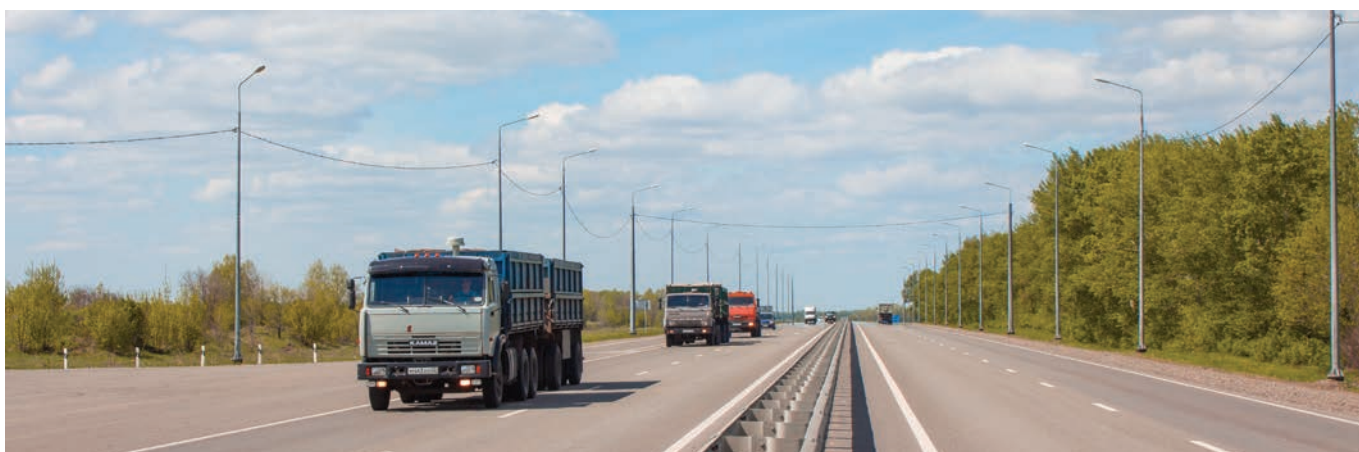
Вместе с тем во время проведения онлайн конференции «Преодоление COVID-19 индустрией транспорта» была озвучена серьезная проблема, которая обострилась в настоящее время. Речь идет о задержке платежей за перевозки, поскольку у производственных предприятий появились трудности с финансовыми ресурсами, что в свою очередь приводит к нехватке денежных средств у автоперевозчиков. Поэтому вопрос государственной поддержки автопредприятий стал одним из самых обсуждаемых среди участников конференции.

О необходимости государственной поддержки

Какие государственные меры помогут индустрии транспорта пережить кризис? Свои предложения по данному вопросу отраслевые ассоциации и союзы направили в Правительство Российской Федерации. В этих обращениях, наряду с предлагаемыми мерами, описывается непростая ситуация, сложившаяся на рынке автотранспортных услуг.

С учетом негативных последствий распространения коронавирусной инфекции на работу российских автотранспортных компаний, осуществляющих международные перевозки, в том числе связанных с ограничениями, вводимыми в иностранных государствах, первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов совместно с АСМАП направил обращение Председателю Правительства Российской Федерации М. Мишустину с просьбой принять ряд мер поддержки национальных международных автоперевозчиков.

Поступают обращения в адрес Правительства РФ и из регионов. Так, Ассоциация «Некоммерческое партнерство «Логистика и автоперевозки Татарстана» также направила письмо на имя Председателя правительства РФ.



Ограничения движения грузовиков на региональных и местных автодорогах сняты в связи с ситуацией с коронавирусом



СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ

127473, г. Москва, ул. Селезневская, д. 11А,
стр. 1, оф. 34, тел. (495) 995-49-68, (985) 410-14-24
E-mail: souztransrus@mail.ru, secretariat-str@mail.ru

Исх. №
от «20» марта 2020 г.



АССОЦИАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

109147, Москва, ул. Марксистская, 34, стр. 9,
тел. (495) 622-00-00, факс (495) 622-00-03
e-mail: asmap@asmap.ru, www.asmap.ru

АСМАП – 1/2-401
«20» марта 2020 г.

Председателю Правительства
Российской Федерации
М.В. Мишустину

Уважаемый Михаил Владимирович!

В настоящее время в связи с пандемией коронавируса значительно возрастает роль российских международных автомобильных перевозчиков в обслуживании внешнеторгового оборота страны, обеспечения перевозок продуктов питания, лекарственных средств, товаров первой необходимости для населения, комплектующих изделий для предприятий промышленности.

Несмотря на объявленную Всемирной Организацией Здравоохранения опасность распространения коронавирусной инфекции, водители, осуществляющие международные перевозки грузов, продолжают добросовестно выполнять свою работу. Постоянно на территории иностранных государств находятся порядка 20 000 российских автотранспортных средств. Маршруты их движения проходят по странам Европы и Азии, где обнаружены и расширяются очаги эпидемии.

В связи с ограничительными мерами, принятыми практически во всех зарубежных странах, значительно усложнился процесс осуществления этих перевозок. На всех внутренних границах стран ЕС и на подъездах к пунктам пропуска возникли многочасовые очереди в ожидании проезда через границу, которые привели к значительным простоям транспортных средств. В этой ситуации издержки автотранспортных компаний на осуществление перевозок грузов в международном сообщении существенно возросли.

Из-за введения Правительством Российской Федерации требования об изоляции на 14-и дневный срок лиц, прибывших из-за рубежа, в т.ч. и водителей грузовых автомобилей, осуществляющих международные перевозки, начала ощущаться нехватка водительских кадров. Одновременно с этим происходит закрытие на карантин Консульских отделов Посольств зарубежных стран на территории Российской Федерации, что не позволяет оформлять новые визы водителю к составу.

В результате увеличения расходов, снижения производительности труда и эффективности использования транспортных средств, наблюдается значительное ухудшение финансового состояния международных автоперевозчиков. Несмотря на возникшие сложности национальные автотранспортные компании прилагают все возможные усилия для соблюдения своих обязательств перед заказчиками и продолжают осуществлять международные перевозки грузов, необходимые для нужд страны.



АССОЦИАЦИЯ
«Некоммерческое партнерство
«Логистика и автоперевозки Татарстана»

423802, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, ул. Металлургическая, дом 21, а/я 20
Тел / факс: 8 (8552) 38-99-35 Email: asgap.asgap@mail.ru Сайт: www.np-lat.com

23.03.2020г. № 15

Председателю Правительства Российской
Федерации
Мишустину М.В.

Уважаемый Михаил Владимирович!

Автомобильные грузовые перевозки являются неотъемлемой частью обеспечения товарооборота Российской Федерации и соответственно развития экономики страны. Согласно статистическим данным рост ВВП на 1% даёт рост объема перевозок всеми видами транспорта на 7%, половина, которого, обеспечивается автомобильным транспортом. Таким же образом влияет ситуация с падением ВВП.

За постсоветский период страна не единожды переживала такие процессы и кризисы, и перевозчики грузов автомобильным транспортом ощутили чувствовали это на себе, и старались сохранить транспортную отрасль. В том числе и для возможности обеспечить рост Российской экономики при выходе страны из кризисной ситуации.

В период наступления кризиса 2008-2009 годов Минтранс России заранее была разработана антикризисная программа, которая позволила сохранить автотранспортные предприятия, не допустить социальную напряженность населения (в отрасли работают более 10 млн. водителей только на коммерческом транспорте, не говоря уже об обслуживающем персонале, предприятий сервиса и членов их семей).

Предполагая необходимость принятия своевременных мер по сохранности отрасли в очередной предполагаемый кризисный период, 17 марта 2020 года в городе Набережные Челны состоялось рабочее совещание Торгово-промышленной палаты и перевозчиков Республики Татарстан, имеющим в своём владении парк большегрузных автомобилей более 6000 единиц- это члены Ассоциации «НП «Логистика и автоперевозки Татарстана»: 200 транспортных компаний, представителей малого и среднего бизнеса.

В ходе совещания перевозчики пришли к выводу, что на фоне снижения общей деловой активности и выросшей в последнее время структуры затрат перевозок многие перевозчики, работая на пределе рентабельности, могут не справиться с обеспечением необходимых выплат по установленному минимальному уровню заработной платы и соответствующих социальных налогов, обязательств по оплате действующих лизинговых, кредитных платежей, не говоря уже по обязательствам по заранее заключённым контрактам по обновлению подвижного состава в 2020 году.

Поэтому, на основе состоявшегося обсуждения и видя меры поддержки со стороны государства к отраслям, которые уже ощутили на себе кризисную ситуацию в связи с мерами по противодействию по распространению эпидемии коронавируса в нашей стране, было принято решение об обращении к Правительству Российской Федерации.

Просим Вас дать указание по разработке соответствующей антикризисной программы по поддержке автотранспортной отрасли на основе анализа перспектив и постоянного мониторинга ситуации работы различных отраслей промышленности и сельского хозяйства и зарубежных предприятий, осуществляющих поставки продукции и оборудования в Российскую Федерацию.

Считаем необходимым включить в данную программу следующие меры государственной поддержки:

1. На период снижения общей деловой активности, в связи с объявленной пандемией:
 - 1.1. Предоставить «налоговые каникулы»: по уплате всех налогов для налогоплательщиков-грузоперевозчиков.
 - 1.2. Предоставить кредитные (лизинговые) каникулы, в виде отсрочки по уплате очередных кредитных (лизинговых) платежей
 - 1.3. Освободить от уплаты по системе «Платон», по аналогии с поддержкой, оказанной российским авиаперевозчикам по оплате аэронавигации.
2. В целях поддержки и развития отрасли в дальнейшем, просим оперативно:
 - 2.1. Отменить налог на добавленную стоимость (НДС) для грузовых автомобильных перевозок.

Отмена налога на добавленную стоимость стабилизирует рынок грузовых автоперевозчиков и создаст равные конкурентные условия, применив единую систему налогообложения в грузовых автомобильных перевозках на территории Российской Федерации, тем самым исключив применение различных «схем» по возмещению НДС со стороны грузоотправителей и экспедиторов и других «посредников» при перевозках. Оплата НДС самим грузоотправителем, заключившим договор перевозки или организации перевозки, исключит возможность последующей неоплаты данного налога со стороны участников перевозки, а также исключит возможность возмещения всего входящего НДС со стороны перевозчика, экспедитора или агента, снизит нагрузку на налоговые органы при проведении соответствующих проверок всех участников договора перевозки или фрахтования.

- 2.2. Принять Федеральный Закон «Об организации грузовых автомобильных перевозках по территории Российской Федерации», определяющим принципы создания и включения в государственный реестр перевозчиков грузов автомобильным транспортом и исключения из него юридических лиц и ИП, который даст возможность в дальнейшем на основе данных в реестре применить электронные формы учета работы перевозчиков и перемещения грузов (электронная транспортная накладная и единая электронная база выпуска на линию транспортных средств и возвращения с данными о управляющих водителях и показаниях одометра).

Данные меры позволят на законодательном уровне сделать рынок грузовых автомобильных перевозок прозрачным, даст возможность дополнительно получить в бюджет Российской Федерации порядка 100 млрд. рублей, перевозчикам планировать свои инвестиционные программы, государству получить реальную статистику на основе достоверных данных, которая даст возможность разрабатывать соответствующие программы развития как нашей отрасли так и промышленности в целом и решать оперативно проблемы при таких кризисных ситуациях как в настоящее время.

По поручению членов Ассоциации «НП «ЛИАТ» и крупных перевозчиков Татарстана

С Уважением,
Президент Ассоциации «Некоммерческое партнерство
«Логистика и автоперевозки Татарстана»



М.Г. Левашов



Пассажирские перевозки

Нелегкие времена переживает и отрасль пассажирских перевозок.

Вот как описывает ситуацию на рынке пассажирских автотранспортных услуг в своем послании на имя заместителя председателя Правительства РФ Т. Голиковой саморегулируемая организация «Транспортный союз Сибири»:

«В связи с ситуацией с коронавирусом COVID-19 и принятыми мерами по его нераспространению, автотранспортные предприятия, осуществляющие пассажир-

мест. Значительно увеличивается риск невыплаты кредитных обязательств, налоговых платежей. Установленный в регионе тариф на проезд в общественном транспорте и ранее с трудом покрывал фактические расходы перевозчиков, а в настоящее время предприятия работают в убыток».

И такое положение сложилось практически во всех регионах России. Вот что пишет в адрес Минтранса России Ассоциация «Развитие автовокзалов страны»: «В связи с пандемией коронавируса произошло обострение экономической ситуации, связанной с проведением карантинных мероприятий в регионах Российской Федерации. Международные автобусные перевозки с территории России закрыты. Межрегиональные и межмуниципальные перевозки населения упали до 50%, доходы автовокзалов снизились от 50 до 75%. Убыточность данной сферы и ранее не позволяла иметь какие-либо финансовые резервы для компенсации подобных ситуаций».

В текущей ситуации отрасль такси также переживает не самые лучшие времена. Происходит резкое снижение мобильности граждан в связи с карантином, объявленным практически по всем регионам страны. Предприятия дополнительно несут издержки на дезинфекцию автомобилей и средства защиты водителей и пассажиров.

Наиболее полно отражена ситуация на рынке пассажирских перевозок в обращении Союза транспортников России, Российского автотранспортного союза и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков в письме на имя председателя Правительства Российской Федерации М. Мишустина, где в том числе предложены для рассмотрения вопросы в связи снижением рентабельности перевозок и отсутствием возможности у регионов компенсировать дополнительные расходы увеличением тарифов.

Участники автотранспортного рынка уверены, что выйти из кризиса они смогут только при тесном взаимодействии и помощи со стороны государства.



Автотранспортные предприятия, осуществляющие пассажирские перевозки в городском сообщении, столкнулись с серьезными ограничениями, которые привели к резкому снижению пассажиропотока

ские перевозки в городском сообщении, столкнулись с серьезными ограничениями, которые привели к резкому снижению пассажиропотока. Это повлекло за собой падение доходов, вынужденное сокращение рабочих



На сегодня международные автобусные перевозки с территории России закрыты



СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ

125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, дом 24 оф. 317

Тел. (495) 995-49-68, (985) 410-14-24

E-mail: secretariat-str@mail.ru, souztransrus@mail.ru

Исх. № 092/СТР
от «25» 03 2020 года

Председателю Правительства
Российской Федерации
М.В.МИШУСТИНУ

Уважаемый Михаил Владимирович!

В связи с проведением карантинных мероприятий в городах Российской Федерации снизилась подвижность населения и доходы от автомобильных перевозок пассажиров от **20 - 50** и более процентов. Убыточность данной сферы и ранее не позволяла иметь какие-либо финансовые резервы для компенсации подобных ситуаций.

В Союз транспортников России, Российский автотранспортный Союз, Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков в массовом порядке поступают обращения региональных профессиональных объединений о критическом росте убыточности в деятельности предприятий, а так же в отношении вступления в силу все новых обязательных требований в сфере контроля, влекущих дополнительные и существенные затраты на перевозки пассажиров и соответственно стоимости поездок граждан.

К таковым относятся требования об обязательном оснащении автобусов, осуществляющих перевозки в городском и пригородном сообщении тахографами; повторном, в большей части, оснащении всех автобусов аппаратурой спутниковой навигации для передачи данных в федеральную систему контроля; оснащение автобусов видеокамерами на каждый вход; сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности; проведение аттестации всех водителей по транспортной безопасности; разработке и утверждению перевозчиками однотипных паспортов автобусов по транспортной безопасности; применению контрольно - кассовой техники.

Совокупно, такие дополнительные затраты оцениваются региональными объединениями, включая отделения «ОПОРА РОССИИ» в **110-190** тысяч рублей на автобус, что соответствует выплатам заработной платы водителям в течение **6-10 месяцев**. При этом, указанные требования оцениваются как избыточные.

Учитывая повсеместное снижение рентабельности перевозок и отсутствие возможности у регионов компенсировать дополнительные расходы увеличением тарифов, прошу Вас рассмотреть вопросы:

- об оперативном приостановлении требований об обязательном оснащении автобусов, осуществляющих перевозки в городском и пригородном сообщении тахографами; дополнительном оснащении автобусов аппаратурой спутниковой навигации; об оснащении автобусов видеокамерами; о сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности; о проведении аттестации водителей по транспортной безопасности; о разработке перевозчиками паспортов автобусов по транспортной безопасности; о применении контрольно - кассовой техники;

- об официальном объявлении Правительством Российской Федерации форс-мажорных обстоятельств на период массовых карантинных мероприятий для обеспечения возможности приостановки лизинговых и арендных платежей перевозчиками
- о введении налоговых каникул на период карантинных мероприятий;
- об обнулении ставки НДС для регулярных перевозок автобусами по нерегулируемым тарифам;
- установлении возможности расчета величины обеспечения исполнения контрактов в указанной сфере в процентах от этапа исполнения контракта, а не от его цены за весь период;
- исключения избыточных платежей перевозчиками, а так же, опосредовано бюджетов регионов и муниципальных образований за обязательное страхование пассажиров.

Президент Союза транспортников России


В.Б.Ефимов

Президент Российского автотранспортного
Союза


О.И. Старовойтов

Генеральный директор Ассоциации международных
автомобильных перевозчиков


А.Н. Курушин

Обеспечение мер безопасности

Сегодня на предприятия, осуществляющие автомобильные перевозки, возложены обязанности по проведению дезинфекционных мероприятий. Роспотребнадзор выпустил следующие рекомендации:



На предприятия, осуществляющие автомобильные перевозки, возложены обязанности по проведению дезинфекционных мероприятий

**«Рекомендации по проведению профилактических мероприятий
и дезинфекции автотранспортных средств для перевозки пассажиров
в целях недопущения распространения новой коронавирусной инфекции»**

В связи с неблагоприятной ситуацией по новой коронавирусной инфекции в Китайской Народной Республике и в целях недопущения распространения заболевания на территории Российской Федерации необходимо обеспечить соблюдение мер предосторожности, а также проведение профилактических и дезинфекционных мероприятий при оказании услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом.

Механизмы передачи инфекции – воздушно-капельный, контактный, фекально-оральный.

Меры профилактики:

По результатам предрейсового осмотра не допускаются к работе водители с проявлениями острых респираторных инфекций (повышенная температура, кашель, насморк).

Водители должны быть обеспечены запасом одноразовых масок (исходя из продолжительности рабочей смены и смены масок не реже 1 раза в 3 часа), а также дезинфицирующими салфетками, кожными антисептиками для обработки рук, дезинфицирующими средствами. Повторное использование одноразовых масок, а также использование увлажненных масок не допускается.

Профилактическая и очаговая (текущая, заключительная) дезинфекция

Для проведения дезинфекции применяют дезинфицирующие средства, зарегистрированные в установленном порядке, в инструкциях по применению которых указаны режимы обеззараживания объектов при вирусных инфекциях.

Профилактическая дезинфекция включает меры личной гигиены, использование масок для защиты органов дыхания, частое мытье рук с мылом или протирку их кожными антисептиками, проветривание и проведение влажной уборки салонов транспортных средств и проводится в ходе поездок в КНР, а также в период до истечения 5 дней после возвращения. Для дезинфекции применяют наименее токсичные средства.

По окончании рабочей смены (или не менее 2-х раз в сутки при длительных маршрутах) после высадки пассажиров проводится проветривание, влажная уборка салона и профилактическая дезинфекция путем протирания дезинфицирующими салфетками (или растворами дезинфицирующих средств) ручек дверей, поручней, подлокотников кресел (в междугородных автобусах также откидных столиков, пряжек ремней безопасности, персональных панелей управления (освещением, вентиляцией, вызова сопровождающих лиц и др.), пластмассовых (металлических, кожаных и т.п.) частей спинок сидений, индивидуальных видеомониторов).

При наличии туалетов проводится их уборка и дезинфекция в установленном порядке.

В длительных маршрутах для организации питьевого режима используется только вода в индивидуальных емкостях или одноразовая посуда. В течение маршрута производится сбор использованной одноразовой посуды, а также средств индивидуальной защиты, масок, дезинфицирующих салфеток в одноразовые плотно закрываемые пластиковые пакеты, которые размещаются в багажном отделении и подвергаются дезинфекции в пункте прибытия.

Очаговую дезинфекцию проводят в инфекционном очаге при выявлении больного (текущая дезинфекция – проводится способом протирания дезинфицирующими средствами, разрешенными к использованию в присутствии людей (на основе катионных поверхностно-активных веществ) и после выбытия больного из очага (заключительная дезинфекция).

Заключительная дезинфекция проводится после удаления больного и освобождения салона от людей. Для обработки используют наиболее надежные дезинфицирующие средства на основе хлорактивных и кислородоактивных соединений. При обработке поверхностей применяют способ орошения. Воздух в отсутствие людей рекомендуется обрабатывать с использованием открытых переносных ультрафиолетовых облучателей, аэрозолей дезинфицирующих средств.

Обеззараживанию подлежат все поверхности салона транспортного средства.

Дезинфекцию следует начинать с кресел подозреваемых больных (при их наличии). При наличии видимых загрязнений их следует обработать дезинфекантом, очистить, потом дезинфицировать поверхности кресла.

При проведении дезинфекции в туалетных комнатах необходимо нанести дезинфектант на всю загрязненную область, очистить грязную область (убрать твердые частицы или впитать жидкость), повторно нанести дезинфектант.

Для уничтожения микроорганизмов необходимо соблюдать время экспозиции и концентрацию рабочего раствора дезинфицирующего средства в соответствии с инструкцией к препарату. При необходимости, промыть поверхность водой и высушить с помощью бумажных полотенец.

Для дезинфекции могут быть использованы средства из различных химических групп: хлорактивные (натриевая соль дихлоризоциануровой кислоты – в концентрации активного хлора в рабочем растворе не менее 0,06%, хлорамин Б – в концентрации активного хлора в рабочем растворе не менее 3,0%), кислородоактивные (перекись водорода – в концентрации не менее 3,0%), катионные поверхностно-активные вещества (КПАВ) – четвертичные аммониевые соединения (в концентрации в рабочем растворе не менее 0,5%), третичные амины (в концентрации в рабочем растворе не менее 0,05%), полимерные производные гуапидина (в концентрации в рабочем растворе не менее 0,2%), спирты (в качестве кожных антисептиков и дезинфицирующих средств для обработки небольших по площади поверхностей – изопропиловый спирт в концентрации не менее 70% по массе, этиловый спирт в концентрации не менее 75% по массе). Содержание действующих веществ указано в Инструкциях по применению.

Заключительная дезинфекция проводится силами специализированных организаций. При заключительной дезинфекции салона транспортного средства и всех загрязненных зон необходимо использовать:

- одноразовые защитные костюмы;
- одноразовые перчатки;
- защитную маску, защитные очки или щиток для лица;
- обувь с закрытым носком или бахилы при повышенном риске разбрызгивания или при сильно загрязненных биологическими жидкостями поверхностях;
- влагонепроницаемые мешки для отходов.

Гигиеническую обработку рук с применением спиртосодержащих кожных антисептиков следует проводить после каждого контакта с кожными покровами больного (потенциально больного), его слизистыми оболочками, выделениями, повязками и другими предметами ухода, после контакта с оборудованием, мебелью и другими объектами, находящимися в непосредственной близости от больного. Когда уборка и дезинфекция завершены и перчатки сняты, вымыть руки водой с мылом или протереть спиртовой салфеткой. Избегать прикасаться к лицу руками в перчатках или невымытыми руками.

Не используется для чистки сжатый воздух и/или вода под давлением, а также любые другие методы, которые могут вызвать разбрызгивание или распространение инфекционного материала в виде аэрозоля. Пылесосы можно использовать только после правильно произведенной дезинфекции.

После завершения уборки и дезинфекции защитную одежду, обувь, средства индивидуальной защиты, уборочный инвентарь следует сложить в промаркированные баки или мешки для проведения их дезинфекции.

Дезинфицирующие средства хранят в упаковках изготовителя, плотно закрытыми в специально отведенном сухом, прохладном и затемненном месте. Меры предосторожности при проведении дезинфекционных мероприятий и первой помощи при случайном отравлении изложены для каждого конкретного дезинфицирующего средства в Инструкциях по их применению».

В результате выполнения этих рекомендаций, на автотранспортные предприятия легла не только дополнительная финансовая нагрузка, но и повысилась социальная ответственность водителей за сохранение здоровья перевозимых пассажиров, обеспечение своевременной доставки жизненно важных товаров в магазины и складские помещения, необходимых медикаментов и медицинского оборудования в больницы и другие объекты здравоохранения.

Сегодня труд водителей в условиях борьбы с пандемией коронавируса, роль автотранспортных предприятий в обеспечении устойчивого функционирования экономики и социальной стабильности заслуживает особой признательности.

От редакции журнала «Автомобильный транспорт» мы благодарим водителей за их каждодневный тяжелый труд, который они продолжают выполнять с риском для своего здоровья и жизни.

Берегите себя и своих близких!



IRU запустил онлайн кампанию, цель которой выразить огромную признательность водителям за их работу в условиях распространения пандемии коронавируса. Присоединяйтесь!