

Дела государственной важности



Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), находящаяся в ведении Минтранса России, является федеральным органом исполнительной власти, выполняющим функции по контролю и надзору на различных видах транспорта.

Служба осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Многие перевозчики не понаслышке знакомы с деятельностью Ространснадзора, поэтому им и другим участникам автотранспортного рынка будут интересны ответы заместителя руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Ахохова Асланбека Челиматовича на вопросы редакции журнала «АТ».

Справка. Асланбек Ахохов родился в г. Нальчике в 1959 г. В 1981 г. окончил Московский автомобильно-дорожный институт, в 1996 г. – Академию народного хозяйства при Правительстве РФ, а в 1999 г. – Кабардино-Балкарский государственный университет.

Квалификация и ученая степень: инженер по эксплуатации автомобильного транспорта, магистр государственного управления, юрист, кандидат экономических наук, доктор технических наук.

Специальность: эксплуатация автомобильного транспорта, государственное и муниципальное управление, юриспруденция.

Асланбек Челиматович является действительным государственным советником Российской Федерации 3-го класса. В должности заместителя руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта работает с февраля 2013 г.

– Асланбек Челиматович, Ространснадзор осуществляет контрольно-надзорную деятельность на всех видах транспорта. Есть ли особенности ее проведения на автомобильном транспорте?

– Все виды транспорта специфичны, да и сама структура органов исполнительной власти, которая осущест-



вляет управление различными направлениями видов транспорта, безусловно, различия. Имеются серьезные различия не только по визуальным параметрам – море, авиация, река, автомобильные дороги, автомобильный и железнодорожный транспорт, но и существует много вопросов, связанных с применением нормативно-правовой базы. Это обуславливается тем, что бизнес на видах транспорта сформатирован совершенно по-разному. Автомобильный транспорт наиболее емкий по своему объему. Если брать критерии – от объемов перевозок пассажиров и грузов до количества субъектов, которые нам поднадзорны, то по ряду показателей в Службе они занимают от 70 до 95% объема работы. И по характеру проводимых надзорных действий, и по характеру предоставляемых государственных услуг различия серьезные. Но в принципе, подход один, критерии совершенно одинаковы, методология разная.

– Как часто проводятся проверки автотранспортных предприятий, в том числе по соблюдению ими лицензионных требований?

– Все плановые мероприятия формируются в соответствии с планом проведения плановых проверок, который согласовывается с Генеральной прокуратурой РФ. Обобщенный план вывешивается на нашем сайте, перевозчики могут с ним ознакомиться. Предприятия попадают в этот список не чаще, чем один раз в три года.

В последнее время, учитывая тенденцию ослабления контроля за малым бизнесом, у нас введены так называемые надзорные каникулы для малого бизнеса, предпринимателей. Они практически не попадают в план проведения плановых проверок.

В рамках обсуждаемых реформ контрольно-надзорной деятельности, с внедрением риско-ориентированного подхода, планируется разделить все субъекты надзорной деятельности на категории риска. Исходя из критериев потенциальной опасности той или иной услуги и конкретного перевозчика, предлагается ввести несколько категорий: высокого риска, значительного, среднего, низкого, минимального риска. Предприятия, которые будут отнесены к категории с незначительным уровнем риска, предлагается освободить от плановых проверок или проводить их не чаще одного раза в пять лет. При

этом основные усилия будут направлены на потенциально-опасный бизнес. Многие тривиально понимают лозунг «снизить давление на бизнес» в части проведения контрольно-надзорной деятельности. Это неправильная трактовка. Перед нами поставлена задача – защитить цивилизованный добросовестный законный бизнес в конкретном секторе рынка.

Мы сможем переформатировать наши планы проведения плановых проверок и исключить из них предприятия, которые по виду предоставляемой услуги вообще не представляют угрозы либо по своей репутационной составляющей высокоэффективны. За счет освобождения сил, которые будут сняты с этих направлений, мы сосредоточим основные усилия на сложных направлениях, осуществляя проверку предприятий, относящихся к более высоким категориям риска. В результате перегруппировки сил, на первом этапе, скорее всего, будет рост числа выявленных нарушений. Но так и должно быть. Только тогда эта риско-ориентированная модель будет эффективна и себя оправдывает. Мы будем предметно, в ходе серьезной аналитической работы, сначала просчитывать те направления, где нужно работать, и только потом выходить с проверкой, делая акцент в отношении не плановых, а рейдовых проверок, которые будут концентрироваться не на субъекте перевозочного процесса, а на конкретном объекте: маршруте, дороге, объекте транспортной инфраструктуры. В принципе, мы весь 2016 год в этом направлении работали, да и в предыдущие годы тоже. При формировании плана проведения плановых проверок, учитывая, что численность наших работников значительно отстает от необходимого количества для выполнения временных рамок проверок раз в три года, мы и здесь исходили из принципа риско-ориентированного подхода, опираясь на аналитическую базу, которая сформирована в каждом нашем подразделении.

Сейчас меняется подход и на федеральном уровне. В Ространснадзоре будут разработаны единые критерии для всех без исключения направлений контрольно-надзорной деятельности. Критерии будут абсолютно прозрачны, и перевозчик сможет сам определить, к какой группе риска он относится и как часто к нему должен приходиться государственный инспектор.



Все плановые мероприятия формируются в соответствии с планом проведения плановых проверок, который согласовывается с Генеральной прокуратурой РФ



Задача стоит не в том, чтобы карать, а создавать цивилизованные условия хозяйствования в конкретном секторе рынка, в котором осуществляется контрольно-надзорная деятельность

Наша задача стоит не в том, чтобы карать, а создавать цивилизованные условия хозяйствования в конкретном секторе рынка, в котором мы осуществляем контрольно-надзорную деятельность.

Перевозчик должен гарантированно выполнять все установленные законом требования, на самом высоком уровне соблюдать качественные параметры, при этом обеспечение безопасности перевозок – основная составляющая качества услуг. И наша задача – закрыть рынок, не пустить на него предпринимателя, который работал бы с нарушениями. Мы обязаны направлять весь наш карающий потенциал на тех, кто хочет демпинговать на рынке транспортных услуг, кто хочет туда заскочить, чтобы лишь снять «сливки» в период пиковых пассажиропотоков на маршрутах, разоряя регулярного перевозчика и вынуждая его уходить в «серую» зону.

– На основании чего проводятся внеплановые проверки?

– Внеплановые проверки четко регламентируются 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». Там четко прописано, что внеплановая проверка должна быть согласована с Генеральной прокуратурой, и у нас должны быть исчерпывающие основания, чтобы обратиться с такой просьбой.

– Назовите, пожалуйста, наиболее характерные нарушения, выявляемые во время проверок перевозчиков.

– Вы прекрасно понимаете, какая сегодня складывается ситуация в транспортном комплексе, особенно в автотранспортной отрасли, с уровнем заработной платы. Размер зарплаты водительского состава довольно низкий. Особенно сложная проблема существует на регулярных пассажирских перевозках. Фактически во всех городах это обстоятельство влечет за собой привлечение иностранной рабочей силы, которая не совсем адап-



Самое злостное нарушение – это нарушение режима труда и отдыха водителя

тирована для российских условий, включая языковой барьер, уровень технической подготовки. Поэтому стремление использовать более квалифицированную рабочую силу, более профессиональных водителей в ряде случаев вынуждает перевозчиков, с молчаливого согласия водителя, идти на нарушения режима труда и отдыха. В результате – переработка, без которой водитель не получает достойную заработную плату. И это основная проблема, поскольку экономика пассажирского транспорта в основном завязана на регулируемых тарифах.

Переработка – это бич. Практически все дорожно-транспортные происшествия происходят из-за выбора скоростного режима, не соответствующего конкретным дорожным условиям. Эта формулировка работает даже если водитель движется со скоростью 5 км/ч, он должен предусмотреть всё. И с этим можно согласиться. Но человек, который находится в режиме переработки, который не может реагировать на изменившуюся ситуацию в соответствии со своим поведенческим стереотипом, даже опаснее, чем водитель в алкогольном опьянении.

И это беспокоит больше всего. Потому что техника сегодня современная, технических отказов стало не так много, дисциплина в целом повышается, значительно усилился контроль на дорогах за счет введения систем фото- и видеофиксаций, ужесточились меры административного воздействия, но переработка является основной составляющей по нарушениям, степени риска.

Среди других нарушений можно выделить выпуск водителя на маршрут без прохождения медицинского осмотра, выпуск на линию подвижного состава без проведения предрейсового технического осмотра, несвоевременное проведение планового технического обслуживания автотранспортных средств, отсутствие необходимых инструктажей, несвоевременная переаттестация руководителей, которые несут ответственность за безопасность на предприятии.

Но еще раз подчеркну, что самое злостное нарушение – это нарушение режима труда и отдыха водителя. Оно карается достаточно мягко, водитель наказывается штрафом от 1 до 3 тыс. руб. Мне кажется, что здесь должен быть более жесткий подход к водителям и, что особенно важно, работодателям (должностным и юридическим лицам).

– В сфере пассажирских перевозок принят долгожданный 220-ФЗ закон. Прокомментируйте, пожалуйста. К примеру, поможет ли он в борьбе с нелегальными перевозками под видом заказных?

– Надо выразить огромную благодарность комитету Государственной думы по транспорту, его председателю Евгению Сергеевичу Москвичеву, Министерству транспорта Российской Федерации, много лет настойчиво и убедительно продвигавшим этот законопроект в жизнь. Было много противников и множество поправок. Специфика данного всеобъемлющего закона, который конкретизирует такую важную социальную услугу как пассажирские перевозки, в том, что «набросить» эту схему на такую гро-



Сегодня лицензирование распространяется только на регулярные пассажирские перевозки, но есть планы распространить его на перевозки для собственных нужд и заказные перевозки



Нагрузка на водителя автопоезда, на водителя автобуса большой вместимости, особенно в городских условиях, настолько серьезна, что соизмерима с нагрузкой на летчика-истребителя

матную страну как Россия и учесть при этом все особенности очень сложно. Но отсутствие этого закона создавало гораздо больше проблем, приходилось даже сталкиваться с ситуацией, когда практически невозможно было согласовать тот или иной межрегиональный маршрут. Поэтому, на мой взгляд, 220-ФЗ имеет положительное значение, и это однозначно.

Другое дело, субъекты решили, что как только будет принят этот закон, то всё сразу наладится. В законе прописано, что и к какому сроку должны были сделать на местах, однако не все субъекты с этим справились, своевременно не подготовили необходимую нормативно-правовую базу в рамках реализации данного федерального закона.

В результате появилось много проблем в связи с тем, что перевозчики не смогли своевременно переоформить право эксплуатации того или иного маршрута, в ряде регионов была реформирована маршрутная сеть. Естественно, в данной ситуации появились и обиженные. Ряд перевозчиков, много лет работавших на этом рынке, и, в принципе, наработывавших эти маршруты, из-за своей юридической неподготовленности и нерасторопности, а также в силу других объективных причин не смогли исполнить все законодательные требования и потеряли эти маршруты. Есть масса судебных разбирательств в субъектах Российской Федерации, и уже имеется множество судебных решений. В нашей стране не прецедентное право, поэтому порой судебными органами по-разному трактуются отдельные положения 220-ФЗ. И в этой связи сейчас готовится масса поправок к закону, и это абсолютно предсказуемо. Закон приняли, и теперь будут приняты поправки, которые будут его улучшать. Если появляются поправки, значит, закон работает.

Что касается заказных перевозок, то с межсубъектными перевозками стало легче. А вот внутри субъекта проблемы остались. Когда речь идет о межсубъектных заказ-

ных перевозках, то здесь есть такой фактор, как четкое определение мест посадки-высадки пассажиров, которые определяет субъект. На перевозках, осуществляемых внутри субъекта и муниципалитетов, такого нет. Тем не менее имеются карты маршрутов и ряд других разрешительных документов, упрощающих процедуру борьбы с нелегальными перевозчиками.

Сегодня нужно сделать так, чтобы добропорядочный, легальный перевозчик, по каким-то объективным, на его взгляд, причинам оказавшийся не у дел, не подвергался карательному прессу. И мы над этим работаем. Наши сотрудники не побежали сразу, сломя голову, наказывать перевозчиков. Было проведено много мероприятий с администрациями субъектов, муниципалитетов, перевозчиками, которые носили консультативно-разъяснительный характер. Конечно, федеральная служба Ространснадзора не могла давать команды на местах не штрафовать перевозчиков, не применять меры административного воздействия к нарушителям, но мы по максимуму старались использовать механизм предупреждений, выписки предписаний, разбора обстоятельств, по которым перевозчик не смог своевременно удовлетворить требования 220-ФЗ.

Разъяснительную работу с субъектами, муниципалитетами постоянно осуществляет Минтранс России в лице заместителя министра Николая Анатольевича Асаула. В основном проблемы рассматривались на площадке Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации, где обсуждались все без исключения вопросы и вырабатывались меры для того, чтобы как можно мягче адаптировать бизнес с 220-ФЗ. И если в настоящее время остались какие-либо конфликтные моменты, то они лежат исключительно в полосе судебных разбирательств в части того, что не везде одинаково трактуются те или



Профессиональный перевозчик может быть конкурентоспособным на рынке грузовых перевозок при условии, что там не будет «диких» конкурентных условий

иные положения федерального закона, касаемые сроков предоставления перевозчикам информации о маршрутах, на которых они работали до вступления в силу федерального закона, и ряда других позиций. Но сегодня таких массовых проблем, блокирующих действие закона на уровне субъектов, на мой взгляд, нет.

– Асланбек Челиматович, в нашем разговоре мы уделили достаточно много времени пассажирским перевозкам. Хотелось бы поговорить и о внутренних грузовых перевозках. Какая контрольно-надзорная деятельность ведется в этой сфере?

– Сегодня лицензирование распространяется только на регулярные пассажирские перевозки, но есть планы распространить его на перевозки для собственных нужд и заказные перевозки. Но мы должны подходить к этому вопросу, на мой взгляд, системно. Не как экономисты, не как автомобилисты, не как финансисты, а как граждане Российской Федерации с точки зрения Конституции. Что может быть важнее жизни человека? Поэтому в данном случае мы не должны руководствоваться только принципами развития свободного рынка, хотя и в этом случае лицензирование всех без исключения пассажирских перевозок, в конечном счете, позволит сформировать настоящему свободный рынок.

Если говорить о грузовом автотранспорте, то решить проблемы, связанные со снижением уровня аварийности на транспорте, числа раненных и погибших на дорогах, мы не сможем, если не распространим одинаковые условия на всех участников дорожного движения. Можно привести предприятие к идеальному состоянию, сделать его на уровне космической отрасли, но выезжает автобус за ворота, а навстречу ему вылетает, к примеру, КАМАЗ, который никогда не проходил плановые технические обслуживания. Водитель, у которого, допустим, не было работы полтора года, пропали определенные навыки вождения, вновь садится за руль, в условиях тумана, гололеда, как следствие – автомобиль вылетает на встречную полосу. В итоге погибают наши граждане. Автобус застрахован, водитель идеальный, все великолепно. Мы что, резко снизили риски? У нас на два порядка

больше других автотранспортных средств, чем автобусов. От того, что мы идеально наведем порядок – улучшится качество услуги, но уровень безопасности серьезно не повысится. Если посмотреть на статистику дорожно-транспортных происшествий, то вина водителей автобусов в ДТП составляет лишь порядка 25%, остальное приходится на другие автотранспортные средства. Поэтому необходимо сделать едиными правила выезда на дорогу общего пользования, ввести единые требования хотя бы для транспорта, осуществляющего перевозку пассажиров более 8 человек и грузов, начиная с 3,5 тонн, определить требования к водителям грузового автомобиля и автобуса, которые должны быть одинаковыми как по отношению к техническому содержанию транспортного средства, так и всему, что связано с водителем.

Вы слышали, что, например, в Скандинавии принята программа, которая ставит своей целью достичь показателя – ноль погибших на автомобильных дорогах. В таком же направлении мы можем двигаться, но только в том случае, если для коммерческих перевозок и перевозок для собственных нужд будут введены одинаковые правила. Считаю, что грузовой транспорт должен лицензироваться, и если не лицензироваться, а играть с терминологией можно как угодно, то контроль и надзор на грузовом транспорте должен быть такой же, как и на пассажирском.

Возвращаясь к заданному вопросу, отвечу, что мы контролируем грузовой автотранспорт, но в рамках плановых проверок. Механизма контроля грузовых автомобилей на линии не существует, он отсутствует. Если автобус можем проверять на маршруте, в местах высадки и посадки пассажиров, то останавливать грузовой транспорт не имеем права, разве лишь в режиме проверки весогабаритных параметров, но это отдельная тема.

Да, мы проверяем грузовые автотранспортные предприятия, но уровень нашего воздействия на порядок ниже, чем на пассажирском транспорте.

Кроме того, на грузовом транспорте существует заявительный характер о начале перевозочной деятельности, но это тоже неэффективно. Перевозка грузов для

собственных нужд вообще не подвергается никакому контролю, ввиду чего на грузовом автотранспорте существует значительная прореха. И наведение порядка в этой сфере я приветствую. Примечательно, что сами перевозчики настойчиво требуют ввести для бизнеса какие-либо жесткие условия вхождения на рынок грузовых перевозок. Они понимают, что здесь существуют те же самые проблемы, что и на пассажирском автотранспорте. Профессиональный перевозчик может быть конкурентоспособным на рынке грузовых перевозок при условии, что там не будет «диких» конкурентных условий.

– Что можете сказать о безопасности школьных перевозок, которые, как известно, тоже не лицензируются.

– Да, они не лицензируются. В ряде субъектов делались попытки самостоятельно принять решение по лицензированию школьных пассажирских перевозок, но эти попытки были сделаны вне рамок законодательного поля. Все-таки принятие лицензирования относится к федеральной функции. Но, на мой взгляд, дальше уже нельзя тянуть с введением более жестких правил, связанных с допуском перевозчика к оказанию этой услуги. Есть действующие правила по организованной перевозке групп детей, утвержденные Постановлением Правительства РФ № 1177. Они достаточно подробны по всем позициям.

Но в чем проблема школьных перевозок? Денежные средства на покупку школьных автобусов выделяются, но на их содержание, после поступления транспортных средств в образовательные учреждения, денег нет. На этом этапе начинаются проблемы. Нужен водитель с соответствующей категорией, должна быть необходимая инфраструктура для технического обслуживания и ремонта автобуса и т.п. А на это, как правило, у школы финансовых средств нет, или есть, но их недостаточно даже для достойной зарплаты водителю.

Сегодня, в рамках различных социальных программ, очень сложно предусмотреть какие-либо иные формы



Необходимо введение более жестких правил, связанных с допуском к выполнению школьных перевозок

финансирования школьных, спортивных детских учреждений. Однако хотя бы минимальные денежные средства должны быть заложены – либо на самостоятельное выполнение этих перевозочных функций, либо на заказ транспорта, соответствующего установленным требованиям. Нехватка денег не может служить оправданием совершаемым нарушениям. С мая этого года начала действовать статья 12.23 КоАП РФ по ответственности за нарушения правил организованной перевозки детей, где определена серьезная мера воздействия на должностных лиц – 25 тыс. руб. и на юридических лиц – 100 тыс. руб. И мы считаем, что руководитель школьного учреждения не должен занимать свою должность, если он сознательно нарушил эти правила. Для нас гораздо важнее сохранить жизнь детей. Лучше пусть ребенка не повезут на какое-либо мероприятие, чем его не довезут. Разбор допущенных нарушений будет проводиться нашими подразделениями самым тщательным образом.

Если мы раньше выявляли такого рода нарушения по поручению правительства, которые носили разовый характер, то уже сейчас, в ходе рейдовых проверок, мы переходим к риск-ориентированным методам и будем проверять автобусы не на дорогах, а на подъезде, например, к Дворцам спорта, всевозможным выставочным центрам и др., чтобы не задерживать детишек. Привезли их, высадили, и только после этого проверяем документы, выявляем, кто ответственный. Если все нормально – поблагодарим, ненормально – возбуждаем административное дело, и виновные наказываются. При таком подходе, думается, мы изменим ситуацию, которая сложилась в этой сфере перевозок.

– Не могу не задать вопрос про таксомоторные перевозки. Сегодня разрешения на этот вид деятельности выдают субъекты в регионах. Ваши территориальные подразделения имеют ли какое-либо отношение к контролю этого вида перевозок?

– К сожалению, нет. Все, что связано с таксомоторными перевозками, вышло из под нашего контроля. Этими вопросами занимаются субъекты, они разрабатывают свои нормативно-правовые акты и во взаимодействии с ГИБДД занимаются наведением порядка на таксомоторном рынке.

– У Ространснадзора богатый опыт контрольно-надзорной деятельности в сфере международных автомобильных перевозок. Скажите, повлияло ли принятие нового закона в этой сфере на повышение защиты интересов отечественных перевозчиков на российском рынке международных перевозок?

– Думаю, что изменения, которые были внесены в федеральное законодательство по транспортному контролю, очень серьезно повлияли на эффективность международной деятельности. Опять же усилиями Государственной думы РФ и Минтранса России, эти изменения были внесены быстрее, чем мы ожидали. Кризисная ситуация с европейскими странами, связанная с



Сегодня на российском рынке международных перевозок созданы практически равные условия как для отечественных перевозчиков, так и иностранных

введением санкций, привела к снижению грузопотоков на данном направлении. Однако несмотря на это, доля российских перевозчиков в общем потоке международных перевозок стала расти. Конечно, хотелось, чтобы это происходило гораздо быстрее и четче, поскольку это очень серьезный экономический параметр с точки зрения создания рабочих мест и поступления налоговых платежей. Сегодня на российском рынке международных перевозок созданы практически равные условия как для отечественных перевозчиков, так и иностранных. При этом значительно увеличены штрафы для иностранных перевозчиков, которые соизмеримы со штрафами, которые платят наши перевозчики за границы. У работников Ространснадзора появилось право задержки транспортного средства до устранения выявленного нарушения. Несмотря на то, что транспортный контроль у нас носит выборочный характер, стараемся с помощью применения различных технических средств перейти практически на тотальный контроль по иностранным перевозчикам. В результате, иностранный перевозчик стал понимать, что нарушать невыгодно – дороже обойдется.

Была проведена и проводится работа с польскими перевозчиками, поскольку значительный объем перевозок

идет транзитом через Польшу, и нам важно иметь с ними нормальные деловые отношения, не заикливающие на каких-либо политических моментах. Польские перевозчики это хорошо понимают и идут нам навстречу. Создание комфортных условий для иностранных перевозчиков, когда сотрудники Ространснадзора делают все правильно и корректно, приводит к аналогичным ответным мерам. Своими действиями мы не даем им возможность закладывать основу для принятия дискриминационных для России решений.

Международный контроль стал более сложным. Со многими государствами заключены двухсторонние соглашения. Транспортный инспектор находится в режиме постоянной учебы, при этом у него нет единого алгоритма. В своих действиях он должен всегда исходить из особенностей отдельного двухстороннего соглашения.

Была проведена значительная работа по контролю транзитных грузов в Казахстан. Автодорнадзор грамотно сработал, когда возникли проблемы с транзитом российских перевозчиков через территорию Украины. Мы дали понять нашим украинским коллегам, что можем адекватно ответить на всевозможные вызовы с использованием государственного механизма. Исходя из того, что Украина не стала исполнять обязанности по обеспечению беспрепятственного проезда российских перевозчиков по своей территории, были приняты ответные меры. На федеральные дороги России был выведен практически весь штатный персонал Службы – не 900 человек, занятых транспортным контролем, а практически весь инспекторский штат в коллективе – 2,5 тысячи человек. В результате удалось задержать несколько тысяч транспортных средств, принадлежащих Украине. А число одновременно задержанных транспортных средств достигло 600 единиц. Во многом благодаря последовавшему диалогу, который стал налаживаться с соответствующими структурами Украины и Минтранса России, мы пошли по пути взаимных уступок.

– Асланбек Челиматович, я знаю, что Вы принимали непосредственное участие в международном автопробеге Россия – Монголия – Китай, даже управля-



Участники международного автопробега Россия – Монголия – Китай



Во время международного автопробега. За рулем – А. Ахохов

ли грузовиком во время этого нелегкого пути. Каковы личные впечатления от этой поездки? Что предстоит еще сделать на территории России, Монголии и Китая в части дальнейшего развития транспортной инфраструктуры с целью успешного выполнения перевозок в этом направлении?

– Сразу же хочу отметить, что во время этого автопробега находился за рулем грузового автомобиля на законном основании, поскольку у меня открыты все категории для управления автотранспортными средствами. В первый день прошел стажировку, на второй день отработал три часа, а на другой – полную рабочую смену. Для меня очень важно было вновь ощутить все те чувства за рулем, которые я испытывал, будучи водителем, в ходе подготовки и проведения летней Олимпиады в Москве в 1980 году в составе студенческого строительного отряда. Отмечу, что автомобильная техника стала более современной и комфортной. Однако все, что связано с усталостью и утомлением никто никуда не убрал. И никакая техника на сегодняшний день тебе не может это компенсировать. Находясь за рулем автопоезда длиной порядка 20 метров, твое внимание постоянно находится в напряженном состоянии, из-за значительных габаритных размеров полуприцепа приходится отслеживать его движение, особенно в Китае, где дорожная полоса значительно уже. На мой взгляд, возвращаясь к вопросу режима труда и отдыха водителей, считаю, что законодатели заложили здесь максимальные показатели. Хочу подтвердить, что нагрузка на водителя автопоезда, на водителя автобуса большой вместимости, особенно в городских условиях, настолько серьезна, что соизмерима с нагрузкой на летчика-истребителя. Полученный дополнительный опыт еще раз убедил меня в том, что обсуждение либерализации этих норм не целесообразно.

В ходе автопробега в должной мере изучалась дорожная составляющая, принимались во внимание все административные барьеры, которые могут возникнуть на пути функционирования этого транспортного коридора. И нам пришлось столкнуться с этими барьерами, но благодаря тому, что в нашем составе были чиновники и руководители разного ранга, эти проблемы удавалось успешно решать. Ду-



Дороги Китая



На дорогах Китая есть и такие интересные объекты транспортной инфраструктуры

маю, гораздо большую пользу я принес в этом автопробеге именно как чиновник, а не водитель. Хотя, если сначала мой коллега называл меня в шутку стажером, то потом стал называть напарником, что было очень приятно.

Дорожные условия несколько отличаются. Китайская составляющая транспортного коридора вполне нормальная. По Монголии есть вопросы, связанные с необходимостью проведения реконструкции практически всей дорожной сети. Такие же вопросы имеются и в отношении части дороги, которая идет от границы Монголии в сторону столицы Бурятии Улан-Удэ. Но это все технические вопросы, и если мы сейчас снимем все политические проблемы и примем решение, что данный коридор должен заработать, думаю, что найдется и бизнес, который примет участие в реализации этих проектов.

На совещании в Бурятии по итогам автопробега было заявлено, что, в принципе, уже сегодня можно эксплуатировать этот транспортный коридор. В ближайшее время мы ждем принятия решений, которые позволят даже на упрощенных условиях разрешительной и визовой системы осуществлять перевозки нашим автоперевозчикам из Китая на территорию России и в Европу. И это будет серьезной альтернативой как морскому пути, так и железнодорожному.

– Асланбек Челиматович, большое спасибо за интересные и познавательные ответы.

Беседу вела В. Кузьмина