

Итоги деятельности автотранспортного комплекса в 2012 году

В. Кузьмина



В Москве 19 марта 2013 года под председательством заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула состоялось расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта РФ. В мероприятии, которое традиционно прошло в здании НИИАТ, приняли участие члены Координационного совета, представители автотранспортных предприятий, исполнительных органов власти субъектов Российской Федерации.

Главные направления и задачи

С основным докладом на тему «Об итогах работы автомобильного и городского пассажирского транспорта в 2012 году и задачах на 2013 год» выступил директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Леонид Липсиц.

Грузовые перевозки

В 2012 году объем перевозок грузов автомобильным транспортом по сравнению с 2011 годом увеличился на 3,4% и составил 5,8 млрд тонн. Ав-



Л. Липсиц

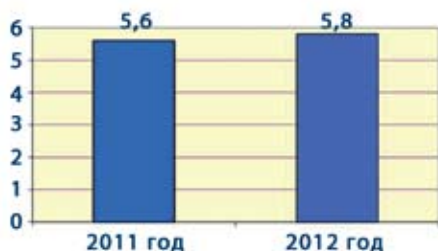
томобилисты перевезли 55% от общего объема всех видов грузов.

На российском рынке международных перевозок соотношение долей импорта и экспорта практически не изменилось и составило соответственно 74% и 26%.

За прошлый год были подготовлены межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении с Финляндией, Иорданией, Абхазией, Южной Осетией, а также Швейцарией. Как подчеркнул докладчик, совершенствование международной договорной базы позволяет не допускать дискриминацион-

Показатели перевозок грузов автомобильным транспортом в 2012 году

Объемы перевозок грузов в 2012–2013 гг., млрд тонн



Распределение объема перевозок грузов по видам транспорта в 2012 году в РФ



Международные перевозки грузов автомобильным транспортом в 2012 году

Объем перевозок грузов российского сектора рынка – 33,5 млн тонн
 Получено 1,3 млн иностранных разрешений на 2012 год
 + дополнительно 156 тысяч разрешений в течение года



ных действий в отношении российских автоперевозчиков.

В начале 2012 года был обеспечен запланированный обмен 1,3 млн иностранных разрешений. В течение года достигнуты договоренности и получено дополнительно свыше 156 тысяч разрешений по 19 странам, включая дефицитные категории разрешений Германии, Греции, Нидерландов, Италии, Польши. Данная работа приобрела особую актуальность в условиях обострения конкуренции, вызванной открытием границ в рамках Таможенного союза между Россией, Белоруссией и Казахстаном.

Очевидно, что после полной интеграции экономик в рамках Единого экономического пространства потребность в разрешительной системе отпадет. В связи с этим необходима поэтапная либерализация разрешительной системы по мере гармонизации транспортного законодательства. Одним из этапов является ратификация трехстороннего согла-

шения об осуществлении транспортного контроля, которая позволит сбалансировать интересы автоперевозчиков договаривающихся сторон, несмотря на ряд разногласий.

Необходимо учитывать, что последствия кризисных процессов в ряде стран ЕС вызвали частичное падение темпов внешнеторгового оборота. Это не могло не сказаться на перевозках грузов автомобильным транспортом.

В целях защиты отраслевых интересов в 2012 году было сохранено ограничение на использование многосторонних разрешений ЕКМТ на российской территории. На этот и последующие годы, по просьбе международных перевозчиков, на условиях России планируется увеличение квоты.

Л. Липсиц напомнил, что с 25 апреля 2012 года перевозка опасных грузов автомобильным транспортом осуществляется в соответствии с требованиями Европейского соглашения о международной дорожной

перевозке опасных грузов (сокращенно – ДОПОГ).

В целях реализации положений ДОПОГ департаментом были подготовлены регламентирующие нормативные правовые акты, касающиеся:

- порядка выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы;
- порядка утверждения курсов таковой подготовки;
- порядка проведения экзамена на выдачу свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

Говоря о нормативах весовых параметров, Л. Липсиц также напомнил, что они были увеличены по общей массе для пятиосных автотранспортных средств до 40 тонн, а для трехосных полуприцепов установлены осевые нагрузки в 7,5 тонны.

В своем выступлении директор департамента затронул вопросы, связанные с организацией и осуществлением транспортного контроля на дорогах и пунктах пропуска. Он проинформировал, что во исполнение поручения Председателя Правительства были подготовлены и внесены в Правительство проекты федерального закона и постановления Правительства РФ, предусматривающие возложение на Ространснадзор в полном объеме полномочий по осуществлению на автомобильных дорогах федерального значения весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе по оформлению административных правонарушений.

Что касается выдачи специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств, то принятый в настоящее время порядок осложнил работу на коротких плечах. Сегодня принимаются возможные меры по отмене ограничения поездок по одному спецразрешению (в количестве 10), в первую очередь для перевозок крупногабаритных грузов по постоянным маршрутам.

Пассажирские перевозки

В настоящее время автомобильный транспорт обеспечивает почти 60% объема пассажирских перевозок в стране.

Несмотря на то что законодательство относит вопросы организации транспортного обслуживания населения к полномочиям субъектов и органов местного самоуправления, Министерство транспорта РФ прилагает усилия по поддержке этого отраслевого направления.

С этой целью, по поручению Председателя Правительства РФ, в 2012 году была реализована федеральная программа софинансирования мероприятий субъектов Российской Федерации по закупке экологически чистого городского пассажирского транспорта. 35 субъектам РФ были предоставлены субсидии в размере

3,4 млрд руб., на которые производится закупка 619 автобусов, работающих на газомоторном топливе, 327 троллейбусов и 177 трамваев.

На реализацию подобной программы в 2013 году финансовые средства в федеральном бюджете пока не предусмотрены. Однако Минтранс предварительно согласовал выделение соответствующих средств в 2013–2016 годах. Сейчас формируется заявка на основе потребностей 77 субъектов.

Важнейшей мерой по обеспечению необходимых экономических условий стабильной работы перевозчиков станет утверждение методических рекомендаций по расчету тарифов. Данная методика разработана НИИАТом, подробно обсуждалась с общественностью и сейчас проходит регламентные согласования.

Говоря о международных пассажирских перевозках, Л. Липсиц проинформировал, что они осуществляются более чем в 30 стран, при этом перевозится около 11 млн пассажиров в год.

Законодательно-нормативная деятельность

На фоне сформированной в большинстве субъектов региональной нормативной правовой базы по внутрисубъектным перевозкам законодательством не урегулированы вопросы, связанные с организацией перевозок в регулярном межрегиональном сообщении.

В этих целях Минтрансом был разработан и внесен в Государственную думу законопроект об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам. В ноябре 2012 года законопроект Государственной думой принят в первом чтении. В настоящее время на площадке думы идет его доработка.

Директор департамента отметил, что в адрес министерства поступает много вопросов, связанных с принятием Госдумой в 2007 году в первом чтении проекта федерального закона «Об основах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации». Минтранс считает, что в рамках федерального законодательства целесообразно конкретизировать полномочия субъектов.

В целях реализации положений Федерального закона №67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» министерство активно защищало позицию отрасли при расчете Минфином России предельных значений страховых тарифов. Итог этой работы – снижение тарифов в среднем в 1,7 раза.

Показатели перевозок пассажиров автомобильным транспортом в 2012 году



Распределение объема пассажирских перевозок по видам транспорта в 2012 году в Российской Федерации



Перевозки пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом в 2012 году

	= 900 городов и поселков городского типа = 57 тыс. сельских населенных пунктов	= 12,8 млрд пассажиров за 2012 год	= - 1,4% от 2011 г.
	= 7 городов	= 3,5 млрд пассажиров за 2012 год	= + 2,8% к 2011 г.
	= 65 городов	= 1,9 млрд пассажиров за 2012 год	= - 3,8% от 2011 г.
	= 90 городов	= 2,1 млрд пассажиров за 2012 год	= - 4,7% от 2011 г.

Важно отметить, что, во исполнение поручения заместителя Председателя Правительства Аркадия Дворковича, Минфину России поручено представить в Правительство РФ до 15 сентября 2013 года предложения о целесообразности дальнейшей корректировки предельных значений страховых тарифов.

Продолжается работа по согласованию проектов постановлений Правительства РФ «О порядке организованной перевозки группы детей» и «О внесении изменений в Правила перевозок пассажиров и багажа».

В прошедшем году осуществлялась работа по нормативно-правовому обеспечению контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха.

Л. Липсиц напомнил, что Российская Федерация с 1978 года является участницей Европейского соглашения, касающегося международных автомобильных перевозок (ЕСТР), и полностью соблюдает его требования. Это относится как к режимам труда и отдыха водителей, так и к конструкции контрольных устройств. Минтранс РФ твердо придерживается положений ЕСТР и отслеживает вопросы их соответствия нормам международного права и интересам российских перевозчиков.

В первую очередь это касается вопроса применения норм ЕСТР к российским перевозчикам, взамен навязываемых сегодня норм ЕС, что является нарушением норм международного права, в том числе положений Венской конвенции о международных договорах.

Другой вопрос касается процедуры участия России и других стран не членов ЕС в разработке технических требований к цифровым тахографам. Минтранс считает, что технический потенциал России позволяет нашей стране на равных участвовать в этом процессе.

В 2012 году департамент практически завершил работу по реализации обязательств, связанных с ЕСТР. Было издано семь приказов Минтранса России, в которых:



Участники расширенного заседания Координационного совета

- определены требования к сервисным центрам, осуществляющим установку и обслуживание тахографов, программам подготовки персонала;

- утвержден порядок выдачи карт, используемых в цифровых тахографах;

- определены порядки ведения реестров выданных карт и допущенных сервисных центров;

- определен Порядок утверждения типа контрольного устройства, регистрационных листков и карт, используемых в цифровых контрольных устройствах.

Помимо этого, доработан приказ Минтранса России об утверждении Порядка допуска сервисных центров к деятельности по установке тахографов. В настоящее время он находится на заключении в Минэкономразвития России.

В прошлом году были приняты Федеральный закон №78-ФЗ и Постановление Правительства Российской Федерации №1213.

Во исполнение этих документов был издан приказ Минтранса России от 13 февраля 2013 г. №36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства». Приказом определено, что использование тахографов, установленных на транспортные средства до 1 апреля

2013 года, допускается до даты очередной калибровки (проверки), но не позднее 1 апреля 2015 года. Важно, что в этом приказе из категорий транспортных средств, подлежащих оснащению тахографами, исключены транспортные средства, участвующие в городских и пригородных перевозках.

Еще один важный документ должен быть разработан Департаментом автомобильного транспорта в 2013 году. Это проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей». Необходимость его корректировки давно назрела. Прошлый год был посвящен сбору и обработке предложений от различных организаций транспортного комплекса. В этом году все предложения будут обобщены, проект приказа на внешнее согласование планируется разослать во втором квартале.

В целях повышения эффективности и безопасности перевозок пассажиров, специальных и опасных грузов транспортные средства подлежат оснащению средствами навигации. По данным Ространснадзора, в 2012 году аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС было оснащено 120 тысяч автобусов и 13,6 тысячи грузовых автомобилей, перевозящих опасные грузы. Полностью оснащены навигацией свыше 1000 пассажирских предприятий – пере-

возчиков в 52 регионах страны. Согласно действующим нормативным правовым актам, подлежат оснащению еще около 150 тысяч автобусов и 22 тысячи транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

В своем выступлении Л. Липсиц затронул актуальный на сегодня вопрос утилизационного сбора. Он сказал, что Постановлением Правительства РФ от 30.08.2012 №870 об утилизационном сборе определено, что для новых импортных большегрузных автомобилей утилизационный сбор составляет от 200 до 450 тысяч рублей. В то же время в других странах такого сбора нет. Это негативно сказывается на положении российских перевозчиков.

В связи с этим в 2012 году Минтранс России внес предложение об установлении коэффициента 0,25 к базовой ставке утилизационного сбора на новые седельные тягачи класса Евро-5 и выше. В настоящее время Минпромторг готовит соответствующие изменения в постановление №870.

Еще одним важным документом, который начал разрабатываться в 2012 году, является приказ Минтранса России «Об утверждении правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом».

Приказ должен восполнить определенные пробелы в нормативных правовых документах, касающихся основных задач и требований по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, включая легковые и грузовые автомобили, автобусы, троллейбусы и трамваи. В него также будут включены главные положения отмененного приказа Минтранса №27 и планируемого к отмене приказа №2.

В области организации дорожного движения департаментом ведется подготовка следующих проектов федеральных законов.

1. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Рос-

сийской Федерации в части установления требований к присоединению объектов капитального строительства, предназначенных для торговли или дорожного сервиса, к автомобильным дорогам» (*законопроект внесен в Правительство Российской Федерации 04.09.2012*).

2. «О внесении изменения в статью 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в части наделения Минтранса России полномочиями на утверждение правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (*законопроект направлен в ГД ФС РФ, одобрен в первом чтении*).

3. «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (*ведется доработка законопроекта по замечаниям, полученным по итогам межведомственного согласования*).

Как отметил Л. Липсиц, этот закон очень важный. Впервые делается попытка сформировать правила функционирования сложившейся на практике новой отрасли. Это не дорожное строительство, не эксплуатация улично-дорожной сети, не безопасность дорожного движения, а именно ОРГАНИЗАЦИЯ. Она находится на стыке предметов регулирования, но, несомненно, представляет собой самостоятельное направление. Непонимание исключительности этой задачи приводит к негативным последствиям. Степень важности для населения выделения территорий из общего ряда и решения этой проблемы трудно переоценить.

4. «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (направлен на установление равной административной ответственности юридических лиц и физических лиц – индивидуальных предпринимателей за нарушение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при оказании услуг по перевозке пассажиров и грузов

автомобильным транспортом) (*законопроект внесен в Правительство Российской Федерации 28.02.2013*).

Кроме того, подготовлены и одобрены коллегией Минтранса России основные направления государственной политики в сфере организации дорожного движения.

В развитие Меморандума о сотрудничестве в области организации дорожного движения, заключенного между Минтрансом России и Международным банком реконструкции и развития, департаментом подготовлена концепция Программы по совершенствованию городских транспортных систем.

В части подготовки нормативных актов и мероприятий, связанных с подготовкой и проведением Олимпийских зимних игр в г. Сочи, проводилась следующая работа:

- подготовлены и приказом Минтранса России от 21 декабря 2012 г. №443 утверждены Требования к организации и осуществлению безопасности перевозок пассажиров автобусами по маршрутам, установленным на период подготовки и проведения Олимпийских зимних игр в г. Сочи, проходящим по участкам горной местности;

- разработан проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации» в части, касающейся транспортного обеспечения указанных Игр, упорядочения движения транспортных средств, снижения уровня загрузки автомобильных дорог г. Сочи, а также повышения безопасности дорожного движения;

- вносятся изменения в Кодекс РФ об административных правонарушениях с целью введения административной ответственности за нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в целях проведения Олимпийских зимних игр;

- отработана схема с субъектами РФ по закупке автобусов с софинансированием из федерального бюджета в размере 30%. В настоящее время субъектами проведены кон-

курсные процедуры, заключены договоры на поставку автобусов (Московская область – 709 автобусов, Республика Татарстан – 154 автобуса, г. Санкт-Петербург – 100 автобусов).

Помимо г. Сочи, осуществляется сопровождение работы Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В заключение Л. Липиц сказал, что, благодаря эффективному взаимодействию с подведомственными и смежными учреждениями, научными институтами, общественными организациями, в контакте с органами власти субъектов и при поддержке Правительства и законодательных органов Российской Федерации в прошлом году удалось решить многие наболевшие проблемы. Многие, но далеко не все. Над ними продолжается работа в текущем году и будет продолжена в последующие годы.

Год становления

Прежде чем предоставить слово генеральному директору Агентства автомобильного транспорта (Росавтотранс) С. Сухареву, заместитель министра транспорта Н. Асаул напомнил участникам заседания, что агентство, созданное по многочисленным просьбам автотранспортников, начало свою работу в октябре 2011 года и 2012 год стал для агентства, по сути, годом становления.

В своем выступлении С. Сухарев сказал, что одной из основных функций Агентства автомобильного транспорта является ведение реестра маршрутов регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении. Эта деятельность регламентируется приказом Минтранса России от 26 апреля 2012 г. №120 с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 г. №455.

К компетенции агентства относятся:

- прием заявлений, направление заявителем информации о результатах рассмотрения заявлений и согласованных документов;
- подготовка предложений по под-

бору национального перевозчика; – ведение реестра и его размещение на официальном сайте.

Решение о согласовании регулярных международных автобусных маршрутов принимается на заседаниях Комиссии Минтранса России, сформированной приказом от 5 мая 2012 г. №135. В ее состав входят представители Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта, Департамента международного сотрудничества Минтранса России, Ространснадзора. В работе комиссии также принимают участие представители общественных организаций и ассоциаций. Возглавляет ее заместитель министра транспорта РФ.



С. Сухарев

С мая 2012 года по сегодняшний день состоялось 14 заседаний комиссии, на которых было согласовано функционирование 171 регулярного международного автобусного маршрута.

С. Сухарев отметил, что в работе комиссии существует практика проведения открытых выездных заседаний в регионах. В прошлом году они проводились в Нижнем Новгороде, Сочи и Ярославле. На такие заседания приглашаются представители местных администраций, региональных общественных организаций, автотранспортных предприятий и автовокзалов.

Рассмотрение заявок перевозчиков проходит с учетом информации

Федеральной службы по надзору в сфере транспорта о наличии у российских перевозчиков удостоверений и карточек допуска на международные автомобильные перевозки, договоров с автовокзалами в пунктах назначения и отправления.

По состоянию на начало 2013 года в реестре состояло 494 маршрута между Российской Федерацией и 19 иностранными государствами. Наибольшее количество маршрутов согласовано в Украину (107 маршрутов), Казахстан (104 маршрута), Китай (82 маршрута), Германию (34 маршрута), Беларусь (34 маршрута) и Молдову (31 маршрут).

Учитывая, что перевозчикам необходимо создавать условия для долгосрочного планирования своей работы, включая закупку подвижного состава, установлен срок согласования маршрутов – 5 лет. В случаях, если позволяет согласование иностранного государства, согласовываются маршруты на максимальный срок. Если срок согласования иностранного государства меньше, то этим и ограничивается срок согласования.

В настоящее время совместно с Министерством иностранных дел РФ прорабатываются вопросы, связанные с открытием маршрутов между Россией и Арменией, Россией и Турцией транзитом через территорию Грузии.

Генеральный директор Росавтотранса также проинформировал, что 11 февраля 2013 года подписано распоряжение Минтранса России №7 по проверке и оценке знаний водителей и консультантов по перевозке опасных грузов. Для организации этой работы была создана Комиссия, координирующая работу экзаменационных комиссий по проверке и оценке необходимых знаний водителей и консультантов по перевозке опасных грузов автомобильным транспортом.

12 марта 2013 года состоялось очередное заседание Координационной комиссии, на которой были утверждены председатели и заместители председателей экзаменационных комиссий по федеральным окру-

гам, а также утвержден перечень экзамениционных вопросов для проведения квалификационных экзаменов у водителей автотранспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов.

В состав Комиссии по федеральным округам, которые, в свою очередь, координируют работу территориальных экзаменационных комиссий, входят руководители территориальных управлений Госавтонадзора, руководители филиалов по федеральным округам Росавтотранса, представители ГИБДД, местных администраций, общественных и иных организаций.

В настоящее время создано 65 территориальных экзаменационных комиссий, что позволяет на всей территории Российской Федерации организовать работу по приему экзаменов у водителей, перевозящих опасные грузы, и выдаче свидетельств нового образца о подготовке водителей, перевозящих опасные грузы, предусмотренного главой 8.2 Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

Агентством осуществляется организационно-техническое сопровождение работы Межведомственной аттестационной комиссии (МАК) для проведения профессиональной аттестации экспертов-техников, осуществляющих независимую техническую экспертизу транспортных средств в рамках ОСАГО. Эта работа проводится в соответствии с Постановлением Правительства №238 от 24 апреля 2003 г. «Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств». В состав комиссии входят представители Минтранса России, Минюста России, МВД РФ, Российского союза автостраховщиков.

За все время работы МАК рассмотрено более 800 заявок и аттестовано 409 экспертов-техников. Заседания МАК проводятся не реже одного раза в месяц.

В рамках реализации Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств,

производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), агентство осуществляет:

- ведение реестра допущенных сервисных центров;
- ведение реестра официального утверждения типов тахографов;
- ведение реестра выданных карт для цифровых тахографов.

В настоящее время сотрудники агентства регистрируют поступающие заявления и проводят оценку возможности выполнения заявителем работ по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов на соответствие требованиям приказа Минтранса России от 13 марта 2012 г. №59.

Возможность выполнения работ заявителем оценивается на основании предоставленных документов, которые подтверждают наличие в штате сотрудника, прошедшего специальную подготовку, владение помещением, прилегающей территорией, оборудованием, инструментами и средствами измерения, обеспечивающими выполнение работ по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов.

Перечень сервисных центров (мастерских) начал формироваться с апреля 2010 года. В настоящее время он насчитывает 377 сервисных центров (мастерских).

С учетом того что некоторые допущенные организации имеют более одной мастерской, фактически насчитывается 383 места проведения работ по установке тахографов.

Агентство вносит информацию и актуализирует перечень сервисных центров (мастерских), который публикуется на официальных сайтах Минтранса России и агентства.

В настоящее время на общественном обсуждении находится проект приказа «Об утверждении Порядка допуска сервисных центров (мастерских) к деятельности по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах», который регламентирует порядок оформления сви-

детельств. После вступления в силу данного приказа агентство приступит к оформлению свидетельств и ведению реестра допущенных сервисных центров (мастерских) в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 21 мая 2012 г. №148.

Также в рамках ЕСТР агентство осуществляет ведение реестра выданных карт, используемых в цифровых контрольных устройствах – тахографах. Общее количество номеров, внесенных в реестр на 18 марта 2013 года, составляет 38 635, из которых количество номеров, внесенных Агентством автомобильного транспорта с 09 июня 2012 г., – 14 299.

Завершая свое выступление, С. Сухарев отметил, что за такой короткий срок агентством пройден нелегкий путь становления и развития. На сегодняшний день Росавтотранс – это центральный аппарат из 10 отделов, сеть из 10 филиалов во всех федеральных округах общей численностью почти 100 человек, которые активно участвуют в решении вопросов для обеспечения эффективного функционирования автотранспортной отрасли и совершенствования автомобильных перевозок.

Слово представителям регионов

Первый заместитель председателя правительства Волгоградской области Роман Гребенников особое внимание уделил проблеме износа парка городского пассажирского транспорта. Он



Р. Гребенников

отметил, что автомобильный городской пассажирский транспорт общего пользования – один из важных факторов обеспечения жизнедеятельности Волгоградской области. Ежегодно им перевозится свыше 300 млн пассажиров на маршрутах в городском, пригородном и междугородном сообщениях, что составляет 98% от общего объема перевозок всеми видами пассажирского транспорта.

В 2012 году на государственную поддержку пассажирского транспорта из бюджета Волгоградской области было направлено 1043,1 млн руб., в том числе:

- на компенсацию убытков от государственного регулирования тарифов – 599,7 млн руб.;
- на компенсацию убытков от реализации социальных проездных билетов – 283,8 млн руб.;
- на компенсацию бесплатного проезда участников Великой Отечественной войны – 15,6 млн руб.;
- на обновление подвижного состава – 144,0 млн руб.

Активное развитие частного сектора на автомобильном пассажирском транспорте, характерное для большинства крупных городов области, не в состоянии значительно смягчить остроту проблем транспортного обслуживания населения и компенсировать снижение провозных возможностей пассажирского транспорта, поскольку в большинстве городов достигнут экономически обоснованный предел насыщения малыми автобусами. Кроме того, частные перевозчики не решают проблему транспортного обслуживания граждан, имеющих льготы по оплате проезда согласно действующему законодательству, и малообеспеченных слоев населения.

В настоящее время государственные и муниципальные унитарные предприятия пассажирского автомобильного городского транспорта общего пользования продолжают оставаться основными, а при перевозке льготных категорий пассажиров – единственными перевозчиками в Волгоградской области.

Структура наземного пассажирского транспорта включает организацию государственной, муниципальной и частной форм собственности.

Сегодня в Волгоградской области имеется одно государственное унитарное предприятие «Волгоградавтотранс», созданное в 2012 году путем реорганизации ранее существовавших 25 государственных автопредприятий. На их базе образовано 10 филиалов, из которых три расположены в Волгограде и семь – в районах Волгоградской области. Автобусный парк насчитывает 1004 единицы техники.

Также функционируют три муниципальных автопредприятия в городских округах: Волгограде, г. Волжском и г. Камышине – с общей численностью автобусов 476 единиц.

Есть одно предприятие, оказывающее транспортно-экспедиционные услуги пассажирам и перевозчикам, – ГУП «Вокзал – Авто», имеющее в своем составе три автовокзала и 12 автостанций.

Частные перевозчики имеют 4700 автобусов, в основном малой и особой малой вместимости.

Р. Гребенников отметил, что на протяжении последних лет списочный парк автобусов государственных

унитарных пассажирских автопредприятий неуклонно снижается и к началу 2013 года сократился более чем на 700 единиц, или на 40% по сравнению с 2000 годом, при этом обслуживаемая маршрутная сеть осталась на прежнем уровне. К настоящему времени 67% автобусов большого класса и 65,7% автобусов малого класса эксплуатируются сверх нормативного срока службы.

Основной причиной сокращения и старения парка пассажирского транспорта являются низкие темпы его обновления. Сохранение текущего уровня закупок подвижного состава за счет откладывания на неопределенный срок замены износившегося парка может привести в ближайшем будущем к массовому выходу его из строя, поставив под вопрос в ряде городов и районов само существование общественного пассажирского транспорта.

Если в период до начала 2000-х годов обновление парка сдерживалось резким спадом производства подвижного состава, то в последние годы основной причиной является ограниченность выделяемых на эти цели финансовых ресурсов. Собственными финансовыми средствами на обновление парка государ-



В настоящее время автомобильный транспорт обеспечивает почти 60% объема пассажирских перевозок в стране

ственные и муниципальные унитарные пассажирские автопредприятия не располагают. Основным источником финансового обеспечения обновления – бюджетное финансирование.

За период с 2006 по 2012 год за счет средств областного и местных бюджетов закуплено более 350 автобусов различных модификаций. Однако поставка автобусов в указанном количестве не обеспечивает решение задачи обновления парка автобусов в полной мере.

Р. Гребенников подчеркнул, что, учитывая состояние подвижного состава государственных и муниципальных транспортных предприятий, необходимо решение задачи обновления парка автобусов с привлечением средств федерального бюджета.

Принятие Постановления Правительства РФ от 26 сентября 2012 г. №981 «Об утверждении Правил предоставления и распределения в 2012 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на закупку произведенных на территории государств – участников Единого экономического пространства автобусов, работающих на газомоторном топливе, трамваев и троллейбусов» обеспечило существенную поддержку Волгоградской области. В соответствии с заключенным с Министерством транспорта РФ соглашением бюджету Волгоградской области из федерального бюджета предоставлены субсидии в размере 180,0 млн руб. на софинансирование закупки 12 автобусов, работающих на газомоторном топливе, и 50 троллейбусов. В рамках реализации данного соглашения поставка подвижного состава будет осуществляться в 2013 году.

В случае принятия аналогичной программы в 2013 году Волгоградская область готова принять участие в софинансировании закупки автобусов, трамваев и троллейбусов.

Общая потребность Волгоградской области в закупке нового подвижного состава в период 2013–2016 годы составляет 1154 единицы техники, в том числе автобусов – 860

единиц, трамваев – 110, троллейбусов – 184 единицы.

Общая сумма требуемого финансирования на обновление и модернизацию подвижного состава общественного автомобильного и городского электрического транспорта Волгоградской области составляет 13,5 млрд руб.

Учитывая, что проблема обновления подвижного состава пассажирского автомобильного и городского транспорта является актуальной для большинства регионов Российской Федерации, Р. Гребенников предложил разработать и принять соответствующую долгосрочную федеральную целевую программу по обновлению парка общественного пассажирского транспорта: автобусов, троллейбусов и трамваев.

Выступивший следом за представителем Волгограда директор Департамента транспорта Нижегородской области Александр Зубарев так



А. Зубарев

же подтвердил заинтересованность субъекта в продлении федеральной программы субсидирования обновления подвижного состава общественного транспорта. Он проинформировал, что в прошлом году Нижегородская область получила 100 млн руб. на закупку 20 трамваев.

Представитель предприятия «Красноярскавтотранс» в свою очередь предложил в рамках реализации последующих программ софинансирования закупки транспорта

предусмотреть возможность выделения субсидий не только на газомоторные автобусы, но и на автобусы, работающие на жидком топливе.

Формирование единого расписания движения автобусов

От лица ассоциации «ОМПП «Межрегионавтотранс» выступил Сергей Храпач – председатель ее правления, который рассказал о формировании единого расписания движения автобусов по межрегиональным и международным маршрутам.

Он проинформировал, что, по имеющейся статистике, все больше жителей России становятся пользователями всемирной сети Интернет. Растет и количество электронных устройств у людей, позволяющих активно использовать ресурсы Интернета.

Как показывает практика, все больше потребителей транспортных услуг заинтересованы в предоставлении различных электронных сервисов на транспорте: бронирование билетов, получение справочной информации по рейсам, стыковка рейсов и т.д.

С учетом требований, выдвигаемых Федеральным законом «О транспортной безопасности» и связанными с ним нормативными правовыми актами, по накоплению и передаче данных о перевезенных пассажирах, на автомобильном транспорте формируются соответствующие базы данных, включающие в себя информацию, которая может использоваться, например, при организации электронного билетооформления.

Подготовленный и внесенный Правительством РФ проект федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» также предусматривает накопление информации о маршрутах в соответствующем федеральном реестре, содержащем все данные, которые могут использоваться для формирования единого расписания движения автобусов.

сов по межрегиональным и международным автобусным маршрутам.

Платформа для формирования единого расписания сформирована давно в виде корпоративных программных продуктов автовокзалов и перевозчиков, позволяющих не только бронировать билеты в удаленном доступе, но и оплачивать перевозочные документы дистанционно с помощью различных видов платежных систем.

Как отметил С. Храпач, единое расписание с возможностью бронирования и реализации электронных билетов может быть сформировано в том числе путем межпрограммного обмена данными между существующими корпоративными системами бронирования и продажи билетов, что не повлечет доминирования одного программного продукта над другим в конъюнктурных целях и не потребует серьезного финансирования.

С учетом предлагаемого вышеуказанным проектом федерального закона строгого алгоритма формирования и контроля за маршрутной сетью страны предполагается высокая степень актуализации информации о содержащихся в федеральных реестрах регулярных маршрутах. Таким образом, Агентство автомобильного транспорта, ведущее соответствующие реестры, может стать информационной основой для ведения единого расписания и выступать его модератором, осуществляя функции по отгрузке необходимой информации о маршрутах для систем продажи билетов.

Единое расписание не будет ограничиваться национальными рамками: с учетом имеющегося реестра международных регулярных автобусных маршрутов, который ведется в Агентстве автомобильного транспорта, оно будет содержать соответственно данные об указанных маршрутах. Также национальные расписания других стран могут по межпрограммному обмену данных выгружаться в единое расписание с возможностью бронирования и продажи билетов и без таковой. Соответствующее предложение направ-

лено в Консультативный комитет по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии, первое заседание которого прошло в г. Москве 11 марта 2013 года.

Реалии XXI века показывают, что единое расписание – это не объемная книга, где в алфавитном порядке перечисляются все рейсы между субъектами РФ, а интернет-ресурс, постоянно актуализируемый и доступный различным категориям потребителей: перевозчикам, пассажирам, автовокзалам.



С. Храпач

Не менее важным аспектом формирования единого расписания является его коммутация с расписаниеми других видов транспорта. Министерством транспорта РФ направлен на согласование в Аппарат Правительства РФ проект федерального закона «О смешанных (комбинированных) перевозках», реализовать который можно, только имея единое расписание, актуализируемое в режиме реального времени.

В практическом виде единое расписание отображается в виде трех окон: место отправления, место прибытия и дата отправления. Пассажир, заполняя указанные поля, сможет не только получить в режиме реального времени справочную информацию о рейсе, но и забронировать и при желании выкупить билет.

По мнению С. Храпача, преимущества от реализации единого расписания очевидны:

- пассажир получает полную информацию о рейсах, возможности их сопряжения с другими видами перевозок;
- пассажир получает электронную услугу по бронированию и приобретению билета в удаленном доступе;
- перевозчик – владелец маршрута получает возможность предоставления информации о своем рейсе максимально широкому кругу потребителей-пассажиров, что представляет собой сильное конкурентное преимущество высшего порядка, т.е. не основанное на демпинге или снижении качества для снижения цены;
- автовокзал получает возможность заработать от реализации билетов на другие рейсы, имеющиеся в системе, но не отправляющиеся от данного автовокзала;
- органы надзора и контроля имеют возможность получать в режиме реального времени данные о перевозках в целях контроля за соблюдением лицензионных условий со стороны перевозчиков и пр.

Таким образом, формирование единого расписания позволит реализовать ряд инновационных электронных сервисов в области перевозки пассажиров автомобильным транспортом, поставить автотранспортную отрасль в один ряд с авиационными перевозками по уровню сервиса и формировать добросовестную конкурентную среду на рынке в интересах поставщиков и потребителей услуг по перевозке пассажиров автобусным транспортом.

С. Храпач считает, что для реализации проекта необходимо нормативно определить понятие электронного билета на автобус, откорректировать ряд нормативных правовых актов. Соответствующие предложения ассоциации «ОМПП «Межрегионавтотранс» будут в самое ближайшее время направлены в Министерство транспорта РФ.

На заседании Координационного совета выступили и другие участники мероприятия. Так, президент национальной Ассоциации предприятий автомобильного и городского

В 2012 году объем перевозок грузов автомобильным транспортом по сравнению с 2011 годом увеличился на 3,4% и составил 5,8 млрд тонн



пассажирского транспорта А. Васильков обратился к Минтрансу России с просьбой ускорить принятие законопроекта «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам...», а также попросил в рамках деятельности по согласованию международных маршрутов не допускать возникновения недобросовестной конкуренции между перевозчиками.

Начальник научно-исследовательского отдела ОАО «НИИАТ» Д. Енин сделал доклад по вопросу обеспечения доступности маломобильных групп населения к объектам транспортной инфраструктуры. А президент ассоциации «Авторесурс» Е. Волохов обратился к Минтрансу с просьбой проработать механизм стимулирования автотранспортных предприятий к участию в формировании колонн войскового типа.

«Открытый микрофон»

В завершение заседания Н. Асаул ответил на вопросы автотранспортников.

Так, представитель группы компаний «Магнит» поднял тему относительно целесообразности закупки и работы тахографов на грузовых перевозках. В ответ заместитель министра сказал, что сегодня тахограф –



Н. Асаул

единственный метод реального контроля соблюдения режима труда и отдыха водителей. К сожалению, на многих предприятиях контроль работы водителя на линии практически не осуществляется. Количество аварий по причине несоблюдения режима труда и отдыха постоянно растет. Нехватка водительского состава приводит к тому, что системно, а не от случая к случаю, водителей заставляют перерабатывать. Если вспомнить крупные дорожно-транспортные происшествия с участием автобусов и грузовиков, то, как показывают расследования причин аварий, виновными оказываются водители грузовых автомобилей, заснувшие за рулем. Поэтому тахо-

граф – это действенный инструмент, являющийся средством измерения, по которому сотрудник Ространнадзора или Госавтоинспекции может четко определить режим работы и отдыха водителя и принять меры административного воздействия. Ущерб, который приносят аварии, несоизмеримо больше стоимости тахографа. Те, кто выступает против тахографов, на самом деле выступают против самой идеи контроля, который просто необходим.

Что касается ГЛОНАСС, то эта система не может заменить тахограф, поскольку не является средством измерения и контроля. ГЛОНАСС лишь позиционирует подвижной состав и передает определенную информацию. Поэтому эти два понятия смешивать нельзя.

В ответ на замечание о недостаточности стоянок для грузовых автомобилей Н. Асаул признал, что их действительно не хватает. Однако при этом отметил, что установка тахографов, контроль работы водителей на линии, обязанность соблюдения режима труда и отдыха создадут спрос на такие стоянки. Такие площадки для отдыха нужны, и они появятся в соответствии с возникающими потребностями.

Во время работы так называемого «открытого микрофона» участники заседания озвучили ряд предложений. Так, директор «Первого автокомбината» им. Краузе Борис Штерн предложил в рамках доработки проекта приказа Минтранса №15 учесть особенности режимов труда и отдыха водителей, осуществляющих междугородные перевозки грузов. Исполнительный директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Лилия Саранчук обратила внимание на разную стоимость в субъектах услуг региональных навигационно-информационных систем. А генеральный директор ООО «Союзвнештранс-Смоленск» Тамара Максимчук обратилась к замминистра Н. Асаулу с просьбой посвятить отдельное заседание или совещание вопросам грузовых перевозок.