

АВТОПЕРЕВОЗКИ ВЫХОДЯТ ИЗ ТЕНИ

Роман МУРАШОВ



Генеральный директор
Агентства автомобильного транспорта
(Росавтотранс)
Алексей Двойных

СМИ не часто публикуют информацию о деятельности Агентства автомобильного транспорта (Росавтотранс), вследствие чего образовался информационный вакуум. Чтобы исправить ситуацию, мы пригласили к разговору генерального директора федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» (Росавтотранс) Алексея Викторовича Двойных.

- Агентство принимает активное участие в работе Комиссии, координирующей подготовку кадров транспортных организаций, перевозящих опасные грузы. Какова обстановка с перевозками опасных грузов на сегодняшний день?

- Хочу отметить, что статистика ДТП с транспортными средствами, перевозящими опасный груз, показывает, что практически в 90 % случаев происшествия связаны с человеческим фактором, и добрая половина из них – по вине водителей, перевозящих опасные грузы. Это означает, что существенного снижения ДТП можно достигнуть

путем повышения уровня знаний, умений, навыков водителей, повышения самодисциплины и ответственности за выполняемые трудовые функции.

В этой связи Министерством транспорта Российской Федерации подготовлен и выпущен ряд нормативных актов, устанавливающих критерии отбора организаций, осуществляющих образовательную деятельность в области подготовки водителей, перевозящих опасные грузы, и регламентирующих контроль процесса обучения, порядок прохождения экзамена и выдачу документов об окончании курсов.

В рамках компетенции Росавтотранс осуществляет организационно-техническое обеспечение работы комиссии, координирующей работу экзаменаторов по проверке знаний водителей т/с, перевозящих опасные грузы, и кандидатов в консультанты по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом. Наши специалисты участвуют в заседаниях экзаменационных комиссий, в состав которых входят представители Ространснадзора, ГИБДД, администраций регионов. На данный момент действуют 84 экзаменационные комиссии. В среднем в стране в течение года экзамен сдают около 60 тыс. водителей, перевозящих опасные грузы. В современных условиях количество перевозок опасных грузов в стране неуклонно растет, а значит и количество персонала, обслуживающего эти перевозки, тоже. Соответственно вопрос подготовки кадров еще долгое время будет оставаться актуальным.

- Расскажите, как внедряются тахографы в жизнь современного автоперевозчика? Так ли это необходимо?

- В рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» для обеспечения контрольно-надзорных органов современными механизмами контроля под руководством Минтранса создается автоматизированная информационная система «Тахографический контроль». Система создается блочным принципом, путем разработки отдельных функциональных контуров. Так, в 2014 году разработан контур «Учет», позволяющий осуществлять учет сведений: о каждом экземпляре тахографа; о транспортных средствах, оснащенных тахографами; о

юридических лицах и индивидуальных предпринимателях, эксплуатирующих транспортные средства, оснащенные тахографами. В 2015 году разработан контур «Контроль», позволяющий надзорным органам осуществлять автоматизированную обработку выгружаемых данных с тахографа и карт тахографа, для выявления нарушений режима труда и отдыха водителя, скоростного режима, а также позволяющий визуализировать маршрут движения транспортного средства.

В 2015 году под руководством Минтранса России в рамках федеральной целевой программы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы» создана опытная система тахографического контроля.

Применение таких современных технологий позволит надзорным органам осуществлять анализ большого объема данных о деятельности всех водителей автотранспортных предприятий по заданным параметрам за максимально короткое время. В целом, использование удобного и простого механизма приведет к повышению эффективности контроля.

В настоящее время создана инфраструктура из более чем 1100 мастерских по установке и техническому обслуживанию тахографов на всей территории Российской Федерации, в том числе на территории Крымского федерального округа и комплекса «Байконур», функционирует более 500 пунктов приема заявлений на выдачу тахографических карт.

- Что предстоит сделать в этом направлении в ближайшее время?

- Сегодня продолжают обращения инициативных групп, общественных объединений и организаций в различные государст-

венные органы с предложением отменить требования об оснащении транспортных средств тахографами. При этом все транспортные средства категорий N2, N3, M2 и M3, осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров и грузов, должны были оснастить тахографами еще до 23 января 2012 года.

На сегодняшний день тахографами должны быть оснащены более 4 миллионов транспортных средств. Фактически установлено всего лишь не многим более 400 тыс. тахографов, соответствующих требованиям законодательства Российской Федерации. Остальные транспортные средства либо вообще не оснащены тахографами, либо на них установлены тахографы ЕСТР, в связи с чем, при осуществлении внутрироссийского контроля режимов труда и отдыха водителей, требуется контроль устройств, соответствующих требованиям приказа № 36 и ЕСТР.

Для создания полноценной комплексной системы тахографического контроля Минтранс России разрабатывает изменения в федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», устанавливающий требования к мастерским, порядку допуска мастерских и организаций, выдающих карты, утверждающий перечень обязательных форм предоставления сведений субъектами информационной системы тахографического контроля для включения в информационную систему. Отредактированный закон внесет изменения в КоАП РФ, согласно которым будут предусмотрены серьезные штрафы (до 300 тыс. рублей) за ввод в эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и вывод из эксплуатации тахографов без допуска к этой деятельности. Обновленный закон внесет изменения в действующие

нормативные правовые акты, которые предусматривают оснащение тахографами транспортных средств, используемых для осуществления регулярных городских и пригородных перевозок пассажиров, а также транспортных средств категорий N2, N3, M2 и M3, принадлежащих физическим лицам.

- Информационные агентства периодически сообщают о резонансных ДТП с участием пассажирского маршрутного автотранспорта, с другой стороны именно пассажирский автотранспорт в силу экономических причин на некоторых маршрутах остается безальтернативным средством передвижения для населения. Какие меры еще не реализованы, чтобы повысить безопасность на пассажирском автотранспорте?

- Основным направлением деятельности Агентства является выполнение функций компетентного органа в области автомобильного транспорта при реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации. В частности, нами решается ряд задач в рамках реализации международных соглашений ЕСТР, СПС, ДОПОГ и пассажирских автобусных перевозок.

Как правило, упомянутые в Вашем вопросе резонансные ДТП связаны с деятельностью нелегальных перевозчиков, выполнявших регулярные перевозки пассажиров под видом заказных.

Ситуация на рынке с так называемыми «псевдозаказными» перевозками должна кардинально измениться с вступлением в силу Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ.

Для ограничения деятельности таких перевозчиков Федеральным законом внесены поправки в КоАП РФ, согласно которым предусматриваются штрафные санкции. В частности, за посадку или высадку пассажиров из транспортного средства в неустановленных местах; за стоянку в ночное время транспортного средства в неустанов-

ленных местах; за использование для межрегиональных регулярных перевозок пассажиров транспортных средств без карт на маршруты. При этом указанные штрафные санкции в равной степени распространяются на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Штрафы вводятся с 1 июля 2016 года, т.е. по истечении одного года со дня официального опубликования Федерального закона, для того чтобы перевозчики в переходный период могли получить карты на маршруты. Рассматривается вопрос лицензирования перевозок пассажиров автобусами по заказу и для собственных нужд.

Федеральным законом регламентирован новый порядок установления, изменения, отмены регулярных межрегиональных автобусных маршрутов и использования для осуществления таких перевозок объектов транспортной инфраструктуры. Минтранс в декабре 2015 года издал распоряжение «Об осуществлении функций по организации регулярных перевозок по межрегиональным автобусным маршрутам» № МС-202-р, которым наделил Росавтотранс полномочиями по приему заявлений на установление, изменение или закрытие межрегиональных автобусных маршрутов и актуализации данных в реестре маршрутов и заявлений о регистрации остановочных пунктов и актуализации реестра остановочных пунктов.

В реестре маршрутов будет содержаться информация о расписании движения автобусов как по начальным (конечным), так и по промежуточным остановочным пунктам, а также информация о наименовании и месте нахождения перевозчика.

Впервые на федеральном уровне четко прописаны все процедуры и установлены сроки рассмотрения заявлений от перевозчиков и владельцев автовокзалов и автостанций. Хотелось бы отметить, что до принятия Федерального закона сроки рассмотрения заявлений от перевозчиков не были регламентированы, в связи с чем региональные власти на своем уровне определяли порядок и сроки решения данных вопросов, что нередко приводило к необоснован-

ному затягиванию процедуры согласования документов на регулярные автобусные маршруты.

Также для исключения возможных необоснованных претензий к перевозчикам со стороны органов исполнительной власти Федеральным законом определен исчерпывающий перечень оснований для отказа в открытии нового или изменении действующего маршрута, в регистрации остановочного пункта в реестре.

- Вы признанный профессионал в автобизнесе, но вместе с тем Вы новый человек в государственной структуре и свежим взглядом, наверно, уже успели отметить то, что требуется изменить в ближайшей перспективе в подходе к управлению автомобильными перевозками, которые для нашей страны, обладающей большой территорией, являются стратегическими. Поделитесь наблюдениями?

- Являясь в прошлом главой крупной транспортной компании и зная рынок изнутри, я прекрасно представлял, в какой непростой ситуации сейчас находится автотранспортный бизнес. Начиная с 2014 года, автомобильные перевозки являются наиболее пострадавшим сегментом рынка транспортно-экспедиторских услуг. Экономическая ситуация, состояние региональных дорог, из которых только 37 % находятся в нормативном состоянии, ну и, конечно, тот фактор, что большинство участников рынка существует «в тени», – все это значительно усложняет работу отечественным перевозчикам. Система «Платон» показала, насколько ситуация критическая и как трудно сейчас развиваться транспортным компаниям.

На сегодняшний день, по моему мнению, Министерство транспорта Российской Федерации максимально учитывает и отстаивает интересы перевозчиков. И я рад, что смогу внести свой вклад в регулирование сферы автоперевозок в это непростое время. ●