

**ИНТЕРВЬЮ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ФБУ «АГЕНТСТВО
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА» С.А. СУХАРЕВА ВСЕРОССИЙСКОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЙ
ГАЗЕТЕ «ТРАНСПОРТ РОССИИ» 25.10.2012г.**

Роль автомобильного транспорта в экономической жизни страны трудно переоценить. На него приходится, в частности, львиная доля пассажирских перевозок, включая международные и межрегиональные автобусные маршруты. За государственное регулирование в этой сфере отвечает недавно созданное Федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта» (ФБУ «Росавтотранс»). Одна из главных задач новой структуры – формирование цивилизованного рынка автобусных перевозок. О проблемах, существующих в этом сегменте пассажирских перевозок, и путях их решения рассказывает генеральный директор ФБУ Сергей Сухарев.

– Сергей Александрович, как бы вы охарактеризовали современное состояние рынка автобусных пассажирских перевозок?

– В настоящее время в Российской Федерации пассажирские автобусы являются наиболее распространенным видом пассажирского транспорта, доступным для всех слоев населения. Во многих регионах ввиду отсутствия других видов транспорта автобусный транспорт предоставляет единственную возможность обеспечения мобильности населения.

Разумеется, для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходима соответствующая инфраструктура, отвечающая современным требованиям к качеству обслуживания пассажиров и уровню безопасности.

За последние 20 лет произошли значительные изменения на рынке услуг по перевозке пассажиров автобусами на городских и пригородных маршрутах, а также в междугородном и международном сообщении, обусловленные в том числе появлением большого количества перевозчиков различных форм собственности.

Наряду с общими для перевозчиков проблемами, связанными с изношенностью автопарка, при осуществлении городских перевозок особенно остро стоит проблема методики расчета тарифов. В настоящее время специалистами ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» разрабатывается проект методических рекомендаций по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования (кроме железнодорожного транспорта). Этот проект был представлен и прошел обсуждение на заседании Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Минтрансе России, по итогам которого было принято решение о доработке проекта с целью дальнейшего направления на межведомственное согласование.

В сфере международных и междугородных маршрутов большое количество нареканий вызывает состояние транспортной инфраструктуры, автовокзалов и автостанций. Добавим сюда и широко распространенное выполнение регулярных рейсов под видом заказных, и связанное с этим отсутствие необходимых мер по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и организации дорожного движения (не проводятся предрейсовые медицинские осмотры водителей, предрейсовые технические осмотры автобусов, стоянка автобусов осуществляется где попало, посадка и высадка пассажиров производятся на проезжей части дорог и улиц).

– В последние годы активно развиваются международные автобусные маршруты.

Существуют ли факторы, сдерживающие их рост? Что необходимо сделать, чтобы улучшить ситуацию?

– На сегодняшний день в реестре маршрутов регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении находятся 542 согласованных маршрута, однако в ряде регионов сдерживающим фактором является недостаточная пропускная способность МАПП через государственную границу. Необходимо отметить, что в настоящее время заканчивается реконструкция ряда пограничных пунктов пропуска, что должно изменить ситуацию к лучшему.

Государственная политика, реализуемая Министерством транспорта РФ в области международных автомобильных перевозок, направлена на сокращение нерегулярных перевозок и открытие регулярных автобусных маршрутов по соответствующим направлениям. Срок действия выдаваемых разрешений максимально возможный и составляет, как правило, пять лет.

– Что вы можете сказать о проблемах, существующих в сфере межсубъектных перевозок? Как, по вашему мнению, их надо решать?

– Для межсубъектных перевозок характерны те же проблемы, что стоят перед отраслью в целом. Отдельно можно отметить необходимость строительства новых автовокзалов и автостанций, размещение которых должно осуществляться в соответствии с реально формируемыми пассажиропотоками. Требуется также совершенствование работы органов государственного контроля и надзора. Считаю, что назрела необходимость усиления административной ответственности за нарушение требований по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и правил дорожного движения.

Здесь наиболее острым является вопрос законодательного регулирования организации регулярных межсубъектных автобусных перевозок пассажиров. Надо сказать, что Правительством Российской Федерации одобрен и внесен в Госдуму законопроект об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам. Данный законопроект прошел общественную экспертизу на сайте Открытого правительства. Надеюсь, что законодатели рассмотрят этот очень важный для нас документ без проволочек.

– Не первое десятилетие автотранспортное сообщество без особого успеха борется с «теневыми» перевозчиками. Какие меры могли бы переломить ситуацию?

– На данный момент в Российской Федерации действуют более 7000 межрегиональных автобусных маршрутов, ежегодно перевозятся более 200 млн. пассажиров. К сожалению, лишь половина от названного количества маршрутов функционируют на регулярной основе с соблюдением всех необходимых требований. Остальные выполняются под видом заказных перевозок. Принятие вышеуказанного закона позволит установить единые требования для всех участников рынка межрегиональных автотранспортных услуг, привести систему управления пассажирским транспортом в соответствие с условиями рыночной экономики и платежеспособным спросом, снять административные барьеры, организовать допуск юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к данному виду деятельности. Закон призван исключить коррупционные факторы, связанные с организацией межрегиональных маршрутов, сформировать государственный реестр автобусных межрегиональных маршрутов, который не только позволит перевозчику спокойно работать на маршруте в течение пяти лет и использовать инфраструктуру автовокзалов, но также предоставит пассажирам возможность получить на едином информационном ресурсе необходимую информацию обо всех маршрутах, расписании движения и стоимости проезда.

– В обеспечении безопасности пассажирских перевозок один из важных аспектов – внедрение цифровых тахографов. Как обстоят дела с этим?

– Одним из основных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, является контроль за режимом труда и отдыха водителя. Министерством транспорта РФ разработаны и приняты нормативные акты, определяющие условия и порядок применения

цифровых тахографов на автомобильном транспорте. Реализация требований нормативных документов позволит осуществлять систематический контроль за режимом труда и отдыха водителя, как на предприятии, так и органами надзора.

– Большой вопрос – медленные темпы обновления подвижного состава. Что, на ваш взгляд, нужно сделать, чтобы ускорить процесс?

– Основными условиями обновления подвижного состава являются работа отрасли в условиях здоровой конкуренции, единых прозрачных требований ко всем участникам рынка и отсутствие возможности демпинга за счет пренебрежения требованиями стандартов качества и безопасности. А в тех случаях, когда тарифы устанавливаются, они должны быть не только социально, но и экономически обоснованными. Соблюдение этих условий позволит участникам рынка инвестировать средства в обновление подвижного состава, выплачивать работникам достойную заработную плату, повышать качество транспортных услуг.

– Что бы вы пожелали коллегам по случаю профессионального праздника?

– Всем работникам автомобильного и городского пассажирского транспорта желаю крепкого здоровья, благополучия, спокойных дорог, успешной, стабильной и безаварийной работы на благо отрасли и государства!

**Беседу вел Вячеслав ЛОБОВ,
обозреватель «ТР»**

<http://www.transportrussia.ru/avtomobilnyy-transport/bezopasnost-i-kachestvo.html>