

# Прямой диалог власти и бизнеса

В. Кузьмина

**В любой отрасли экономики нашей страны возникают вопросы, которые органы власти решают совместно с бизнесом, чтобы не только услышать напрямую об имеющихся проблемах, но и выработать при этом наиболее эффективный подход к их решению. Не является исключением в этом плане и автотранспортная отрасль, где возникающие вопросы обсуждаются на специально созданном Координационном совете представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта, принципы деятельности которого основаны на максимальной открытости. В 2017 году прошли уже два заседания Корсовета: первое состоялось накануне проведения итоговой расширенной Коллегии Минтранса России, второе – внеочередное – было организовано в связи с исполнением поручений Председателя Правительства РФ Дмитрия Медведева по итогам встречи с представителями малого и среднего бизнеса. Расскажем об этих мероприятиях более подробно.**

## **Координационный совет и его основные задачи**

Прежде чем перейти к сути проведенных мероприятий, напомним, что Координационный совет представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации является совещательным органом в сфере формирования и практической реализации отраслевой политики в области автомобильного и городского наземного электрического транспорта. Возглавляет Координационный совет заместитель Министра транспорта Российской Федерации Николай Анатольевич Асаул.

Основными задачами Координационного совета являются:

- подготовка рекомендаций по формированию и реализации государственной политики в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта;
- анализ текущего состояния и выработка рекомендаций по развитию автомобильных перевозок;
- участие в оценке проектов концепций и прогнозов развития автотранспортной отрасли, проектов нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и органов власти субъектов Российской Федерации, проектов

федеральных целевых и ведомственных целевых программ в сфере автомобильных перевозок и перевозок пассажиров городским наземным электрическим транспортом;

– подготовка предложений для включения в ежегодный доклад Министерства об итогах осуществления автомобильных и городских пассажирских перевозок;



На внеочередном заседании Координационного совета

– подготовка предложений по развитию государственно-частного партнерства в сфере автомобильных перевозок и перевозок пассажиров городским наземным электрическим транспортом:

– рассмотрение и оценка результатов научных исследований в сфере автомобильных перевозок, в том числе выполненных по плану научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) Министерства и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), и разработка рекомендаций по направлениям их внедрения и дальнейшего использования;

– подготовка рекомендаций по формированию перечня НИОКР в сфере транспортного обслуживания населения, финансирование которых осуществляется за счет средств федерального бюджета, выделенных в установленном порядке Министерству и Ространснадзору на очередной финансовый год.

В состав Координационного совета входят представители Минтранса России; региональных и местных органов власти, занимающихся организацией и развитием транспорта в различных субъектах Российской Федерации и муниципалитетах; Государственной Думы РФ; научно-исследовательских и учебных заведений; транспортных союзов и ассоциаций; профсоюзных организаций; транспортных компаний и предприятий.

В 2016 году состоялись 4 заседания Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации, на которых рассматривались вопросы совершенствования законодательства, стабилизации деятельности отрасли и обеспечения интересов России в области международных автоперевозок. Исходя из анализа поступающих в Минтранс обращений граждан, приоритетными являются вопросы, связанные с организацией транспортного обслуживания населения.

В 2017 году запланировано рассмотрение вопросов совершенствования правового регулирования отрасли. В частности, внеуличного транспорта, обязательного лицензирования деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по всем видам перевозок пассажиров автомобильным транспортом. Также будут затронуты темы организации перевозок групп детей автобусами, осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Об этом проинформировал Министр транспорта Российской Федерации Максим Юрьевич Соколов, открывший первое расширенное заседание Координационного совета в текущем году в преддверии проведения итоговой расширенной коллегии Минтранса России.

На рассмотрение и обсуждение Корсовета были вынесены три основных вопроса:

1. О реализации государственной политики в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в 2016 году.

2. Об итогах деятельности в области международных автомобильных перевозок в 2016 году и планах на 2017 год.

3. О социальном стандарте транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным транспортом.

### **Государственная политика в области автомобильного транспорта**

О реализации государственной политики в области автомобильного и городского наземного электрического транспорта в 2016 году и задачах на 2017 год рассказал заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул.

В своем выступлении он проинформировал, что в 2016 году были приняты разработанные Министерством транспорта РФ 4 федеральных закона, 13 актов Правительства РФ и 22 акта Министерства транспорта РФ в области автомобильного транспорта и городского электрического транспорта, направленные, в том числе, на совершенствование правового регулирования пассажирских и грузовых перевозок, обеспечения транспортной безопасности и связанной с ней необходимостью применения адекватных мер от незаконных вмешательств.

### **Совершенствование правового регулирования в сфере перевозок пассажиров**

Из вступивших в силу федеральных законов в сфере перевозок пассажиров Н. Асаул отметил введенную административную ответственность:

– за нарушение требований к перевозке детей, предусмотренных Прави-



Предусматривается обязательное лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, по заказу и для собственных нужд





Продолжается совершенствование правового регулирования при оказании услуг пассажирам и перевозчикам на территории автовокзалов и автостанций

руемым тарифам, в соответствии с требованиями, установленными государственным или муниципальным заказчиком.

Также продолжается совершенствование правового регулирования при оказании услуг пассажирам и перевозчикам на территории автовокзалов и автостанций. Для этого разработан проект федерального закона «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», где определены:

- перечень платных услуг, которые в обязательном порядке должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территориях автовокзала, автостанции за счет перевозчика;
- перечень тарифов и сборов на обязательные платные услуги, содержащиеся в Перечне;
- правила формирования указанных тарифов и сборов.

На одном из Координационных советов, проведенных в прошлом году, обсуждалась тема безбилетного проезда на транспорте. В результате был подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений



Безбилетный проезд – актуальная тема на пассажирском транспорте

лами дорожного движения (штраф от 3 тысяч до 25 тысяч рублей);

– за нарушение Правил организованной перевозки группы детей автобусами (штраф от 3 тысяч до 200 тысяч рублей, в отдельных случаях лишение водительских прав).

Говоря о лицензировании в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом, замминистра сказал, что предусматривается обязательное лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, по заказу и для собственных нужд.

Но это будет лицензирование иного толка, чем сейчас. В связи с этим определяется механизм взаимодействия с лицензирующим органом без непосредственного контакта с сотрудником лицензирующего органа. Предусматривается отмена выездных проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а также устанавливается возможность проведения плановых и внеплановых проверок в рамках лицензионного контроля в соответствии с категорией риска и значением индикаторов риска. То есть в предприятиях с низким уровнем риска проверки вообще могут не проводиться, а предприятия с высоким уровнем риска будут подвержены проверкам чаще.

Как известно, Российская Федерация является участницей Конвенции по защите прав инвалидов. В связи с этим Минтранс России разработал проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», в котором предусмотрел правила рассмотрения запросов инвалидов на автовокзалах, автостанциях; порядок доведения до инвалида информации об условиях перевозки, видах оказываемой помощи; а также требования к оборудованию автовокзалов, автостанций, транспортных средств в целях обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов.

Важная тема, которая возникла после принятия Федерального закона № 220-ФЗ, – освобождение от обложения НДС работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам. В этих целях разработан проект федерального закона «О внесении изменений в статью 149 Налогового кодекса Российской Федерации», в котором устанавливаются нормы о неприменении НДС при выполнении работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регули-



в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части регулирования ответственности за безбилетный проезд на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте». В проекте предусматривается:

- наделение субъектов Российской Федерации полномочиями по установлению административной ответственности за нарушение законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, по вопросам, не имеющим федерального значения;
- наделение полномочиями по контролю за наличием билета, багажной квитанции, квитанции на провоз ручной клади в автобусах, троллейбусах, трамваях:

- лиц, уполномоченных перевозчиком (если плата за проезд и провоз багажа остается у перевозчика, а также при осуществлении регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам);

- лиц, уполномоченных органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации или органами местного самоуправления (если плата за проезд и провоз багажа перечисляется государственному или муниципальному заказчику).

Также было принято решение создать при Координационном совете рабочую группу по совершенствованию 220-ФЗ. Группа в течение года неоднократно собиралась, были проанализированы многочисленные обращения по этому закону, подготовлен текст поправок. В частности, в разработанном проекте поправок Правительства Российской Федерации к законопроекту «О внесении из-

менений в Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»:

- устанавливается право органов государственной власти субъектов Российской Федерации по определению возможности и условий взаимного согласования межмуниципальных и муниципальных маршрутов;

- предусматривается возможность передачи уполномоченными органами власти отдельных функций подведомственным государственным или муниципальным учреждениям;

- определяется перечень требований к перевозчикам, осуществляющим регулярные перевозки по нерегулируемому тарифу;

- распространяются на межмуниципальное сообщение требования по согласованию мест посадки/высадки пассажиров при перевозках по заказу.

Говоря о таксомоторной деятельности, Н. Асаул отметил, что в настоящее время в этой сфере сделано немало. Но тем не менее работа по совершенствованию правового регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси продолжается. Разработан проект поправок Правительства РФ к законопроекту «О государственном регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и внесении изменений в отдель-

ные законодательные акты Российской Федерации», которым:

1. Регулируется деятельность «диспетчерских служб» (агрегаторов), предоставляющих услуги по приему заявок на перевозку пассажиров и багажа легковым такси:

- устанавливаются существенные условия договоров между фрахтовщиком и «диспетчерской службой» (агрегатором);

- устанавливаются требования о проведении мониторинга «диспетчерскими службами» (агрегаторами) наличия действующих разрешений на перевозку пассажиров и багажа.

2. Вводится административная ответственность, вплоть до дисквалификации должностных лиц «диспетчерских служб» (агрегаторов), за передачу заявок от пассажиров нелегальным перевозчикам.

### **Совершенствование правового регулирования в сфере перевозок грузов**

Проинформировав об основных направлениях законодательной деятельности в сфере пассажирского транспорта, Николай Анатольевич перешел к вопросам правового регулирования в сфере перевозки грузов.

Он напомнил, что Российская Федерация присоединилась к Хартии качества международных автомобильных грузовых перевозок. Для реализации ее положений:

1. Утвержден Порядок проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика (приказ Минтранса России от 31 марта 2016 г. № 87).

2. Утверждены типовые программы профессионального обучения водителей, осуществляющих перевозку в международном сообщении (приказ Минтранса России от 14 мая 2015 г. № 172).

3. Реализовано присоединение Российской Федерации к Протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) в части определения предела





Ведется работа по установлению административной ответственности за нарушение правил перевозки скоропортящихся пищевых продуктов

жащих условия перевозки опасных грузов.

Ведется работа по установлению административной ответственности за нарушение правил перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. В этой сфере разработан проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», которым предусматривается административная ответственность:

1. За перевозку скоропортящихся пищевых продуктов транспортным средством, не имеющим свидетельства, выданного в соответствии с Соглашением СПС – наложение административного штрафа в размере от 2 до 70 тысяч рублей.

2. За нарушение правил перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (несоблюдение температурного режима в кузове транспортного средства, отсутствие либо неисправность прибора, позволяющего производить измерение температуры воздуха, ее запись и хранение полученной информации (при перевозке быстрозамороженных скоропортящихся пищевых продуктов) – наложение административного штрафа в размере от 1 до 70 тысяч рублей.

В рамках Евразийского экономического союза осуществляется регулирование каботажных автомобильных перевозок. В Правительство Российской Федерации 27 февраля 2017 г. внесен проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», в котором прописаны:

- этапы осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов;
- территории, в пределах которых осуществляются каботажные автомобильные перевозки грузов;
- количество последовательных каботажных автомобильных перевозок грузов;

ответственности российского международного автомобильного перевозчика за ущерб, вызванный потерей груза (постановление Правительства Российской Федерации от 21 января 2016 г. № 24).

4. Предусматривается включение требований к деловой репутации и финансовому положению перевозчика, проверке допущенных нарушений порядка осуществления перевозок (подготовлены изменения в Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок).

В части совершенствования правового регулирования в сфере перевозки опасных грузов (Соглашение ДОПОГ) утверждены:

1. Типовые дополнительные профессиональные программы по обучению консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в области международных автомобильных перевозок (приказ Минтранса России от 23 июня 2016 г. № 175).

2. Типовые программы профессионального обучения повышения квалификации водителей, осуществляющих перевозки опасных грузов в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) (приказ Минтранса России от 21 сентября 2016 г. № 273).

3. Порядок предоставления государственной услуги по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов (приказ Минтранса России от 23 ноября 2016 г. № 358).

4. Специальные требования к перевозкам опасных грузов, соответствующие требованиям приложений А и В к ДОПОГ (приказ Минтранса России от 5 сентября 2016 г. № 262).

Кроме того, разработаны проекты приказов Минтранса России об утверждении:

1. Правил категорирования автомобильных тоннелей по видам ограничения движения в них автотранспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов.

2. Порядка исполнения государственной функции по категорированию автомобильных тоннелей по видам ограничения движения в них автотранспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов.

3. Порядка предоставления государственной услуги по выдаче разрешений компетентного органа на перевозку опасных грузов, на отнесение опасных веществ и изделий к номерам ООН, на применение отгрузочного наименования и классификационного кода опасных веществ и изделий, а также на применение тары при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, содер-

– предельная продолжительность выполнения каботажных автомобильных перевозок грузов.

### **Совершенствование правового регулирования в сфере обеспечения безопасности перевозок**

В целях обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом принят Федеральный закон от 1 мая 2016 года № 133-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», которым установлена административная ответственность за нарушение Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов – административный штраф в размере от 1,5 до 100 тысяч рублей.

Кроме того, принят Федеральный закон от 1 мая 2016 г. № 126-ФЗ «О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», устанавливающий полномочия Минтранса России:

– по утверждению порядка аттестации лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения;

– по утверждению порядка проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств.

В настоящее время подготовлены проекты приказов Минтранса России об утверждении соответствующих порядков.

Государственной Думой Федерального Собрания 16 декабря 2016 г. принят в первом чтении проект федерального закона «О внесении изменений в статью 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Проектом устанавливаются единые требования, связанные с безопасностью перевозок пассажиров и грузов, для всех перевозчиков вне зависимости от их организационно-правовой формы и видов осуществ-



**Предусматривается разделение подготовки водителей для получения права на управление транспортными средствами, необходимого для осуществления перевозки на профессиональной основе и не связанного с профессиональной деятельностью**



ляемых перевозок (регулярные, по заказу, перевозки детей школьными автобусами, перевозки пассажиров и грузов для собственных нужд), а также предусматривается усиление ответственности за нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Разработан проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части уточнения требований, предъявляемых к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспор-

том», которым определены требования к парковкам, объектам сервисной инфраструктуры и оборудованию, необходимым для обеспечения стоянки, технического обслуживания и ремонта транспортных средств, используемым при перевозках пассажиров.

В сфере профессиональной подготовки водителей и специалистов утверждены:

1. Профессиональные и квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки городским наземным электрическим транспортом (приказ Минтранса России от 28 сентября 2015 г. № 287).

2. Порядок прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (приказ Минтранса России от 11 марта 2016 г. № 59).

Разработанным проектом федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» предусматривается разделение подготовки водителей:

– для получения права на управление транспортными средствами определенных категорий и подкатегорий для нужд, не связанных с профессиональной деятельностью;

– обучение водителей транспортных средств, необходимого для осуществления перевозки пассажиров и грузов на профессиональной основе.

В целях совершенствования проведения независимой технической экспертизы транспортных средств, утверждены требования к экспертам-техникам, в том числе требования к их профессиональной аттестации, основания ее аннулирования (приказ Минтранса России от 22.09.2016

№ 277). На сегодня аттестовано 6514 экспертов-техников, в том числе в 2016 году – 1419 человек.

Важным фактором в сфере обеспечения безопасности перевозок является обеспечение контроля режима труда и отдыха водителей.

16 января 2017 г. внесен в Правительство Российской Федерации проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Проектом устанавливается административная ответственность перевозчиков (юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, должностных лиц организаций) за несоблюдение законодательством Российской Федерации режима труда и отдыха водителей при осуществлении перевозок пассажиров и грузов.

Разработаны проекты федеральных законов:

«О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и «О внесении изменения в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Законопроектами предусматривается комплексное регулирование деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, а также использование данных, получаемых с помощью тахографов и иных техни-



Предусматривается механизм введения ограничений на движение по экологическому классу

ческих устройств с измерительными функциями, в целях автоматического контроля скоростного режима, маршрута движения, режима труда и отдыха.

**Совершенствование правового регулирования в сфере организации дорожного движения**

В целях регулирования деятельности по организации дорожного движения на территории Российской Федерации 16 декабря 2016 г. принят в первом чтении Государственной Думой Федерального Собрания проект федерального закона «Об организации дорожного движения», в котором прописано:

1. Определение правовых основ организации дорожного движения на территории Российской Федерации.
2. Формирование условий и механизмов, направленных на обеспе-

чение безопасности и устойчивости дорожного движения, а также единого подхода по организации дорожного движения на территориях поселений, муниципальных районов, городских округов.

В завершение своего выступления Н. Асаул сообщил, что 29 сентября 2016 г. внесен в Правительство Российской Федерации проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Правила дорожного движения», которым предусматривается введение ограничений движения транспортных средств в целях экологической безопасности. В частности, предусматривается механизм введения ограничений на движение по экологическому классу, а также предлагается введение новых дорожных знаков, таких как «Электромобиль» и «Автозаправочная станция с зарядкой электромобилей».

**Итоги деятельности в области международных автомобильных перевозок**

По вопросу об итогах деятельности в области международных автомобильных перевозок в 2016 году и планах на 2017 год выступил директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Алексей Бакирей. Он доложил о заключенных межправительственных двусторонних соглашениях о международном автомобильном сообщении



Дорожные знаки «Электромобиль» и «Автозаправочная станция с зарядкой электромобилей»

Механизм введения ограничений на движение по экологическому классу

Введение ограничений движения транспортных средств в целях экологической безопасности



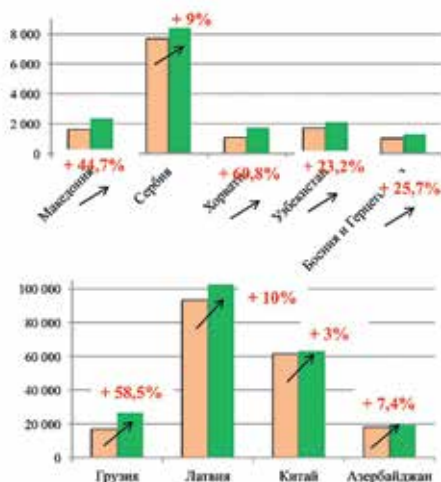


«Прорывным» является подписание в 2016 году межправительственного Соглашения с Монголией и Китаем, которое впервые позволит российским перевозчикам обеспечивать проезд вглубь территории Китая, тем самым осуществлять доставку грузов без каких-либо перевалок на границе

с 54 странами, в том числе между Россией, Китаем и Монголией, транзитных перевозках грузов по территории Сербии. В 2017 году будет продолжена работа по разработке новых соглашений с Тунисом и Марокко.

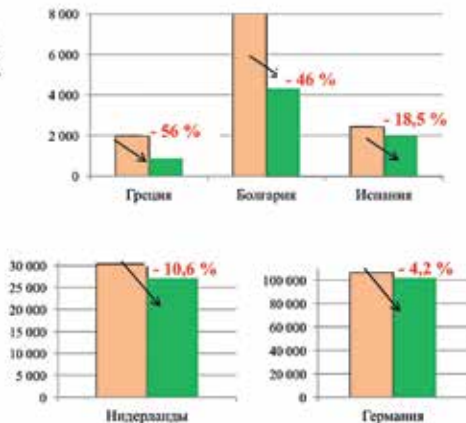
Общий объем международных перевозок в 2016 году составил 27,1 млн тонн, что на 6,8% больше, чем в 2015 году. Это увеличение достигнуто за счет увеличения экспортных перевозок с территории Российской Федерации

| Страна               | Использование иностранных разрешений, шт. |         | Увеличение использования разрешений, % |
|----------------------|---|---------|--|
|                      | 2015                                      | 2016    |  |
| Хорватия             | 1 082                                     | 1 740   | + 60,8 %                               |
| Грузия               | 16 709                                    | 26 483  | + 58,5 %                               |
| Македония            | 1 607                                     | 2 325   | + 44,7 %                               |
| Босния и Герцеговина | 1 025                                     | 1 289   | + 25,7 %                               |
| Узбекистан           | 1 700                                     | 2 094   | + 23,2 %                               |
| Латвия               | 93 191                                    | 102 589 | + 10 %                                 |
| Сербия               | 7 700                                     | 8 402   | + 9 %                                  |
| Азербайджан          | 18 150                                    | 19 490  | + 7,4%                                 |
| Китай                | 61 409                                    | 63 222  | + 3%                                   |



Увеличение использования российскими перевозчиками иностранных разрешений на международные автомобильные перевозки грузов

| Страна     | Использование иностранных разрешений, шт. |         | Уменьшение использования разрешений, % |
|------------|---|---------|--|
|            | 2015                                      | 2016    |  |
| Греция     | 1 994                                     | 869     | - 56 %                                 |
| Болгария   | 8 013                                     | 4 317   | - 46 %                                 |
| Испания    | 2 426                                     | 1 977   | - 18,5 %                               |
| Нидерланды | 30 366                                    | 27 130  | - 10,6 %                               |
| Германия   | 106 379                                   | 101 908 | - 4,2 %                                |
| Турция     | 9 634                                     | -       |  |



Уменьшение использования российскими перевозчиками иностранных разрешений на международные автомобильные перевозки грузов

на территории других государств. При этом объемы перевозок импортных грузов в 2016 году по сравнению с предыдущим годом остались практически на том же уровне. Как результат, по итогам 2016 года доля российского автотранспорта на рынке доведена до 46%. Тем самым Министерство транспорта Российской Федерации приближается к паритетной доле в 50%, установленной в качестве целевого индикатора Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

Важнейшим фактором является создание условий для устойчивой работы российских международных автоперевозчиков и в первую очередь это касается обеспечения перевозчиков иностранными разрешениями. Несмотря на непростые внешнеполитические условия в 2016 году разрешения получены от 18 иностранных государств.

На 2016 год из-за нехватки иностранных разрешений был использован механизм квотирования по 6 «проблемным» странам. Благодаря проведенной Минтрансом России совместно с АСМАП работе, в течение года удалось получить дополнительные разрешения по четырем из них. Это позволило отменить «квотирование» по двум странам: Азербайджану и Франции.

В многосторонней системе ЕКМТ в 2016 году участвовало 69 российских компаний, использующих 160 многосторонних разрешений ЕКМТ. Всего перевезено: 93 869 тонн грузов (на 2% больше чем в 2015 году), т.е. 597,9 тонн грузов на 1 разрешение (в 2015 году на 1 разрешение приходилось 577,6 тонн грузов). В том числе:

- 78 % грузов перевезено в двустороннем сообщении между Российской Федерацией и следующими странами-участницами ЕКМТ: Италия, Германия, Австрия, Польша, Чехия, Голландия, Литва;

- 22 % грузов перевезено между следующими странами (без перевозок в/из России): Литва и Италия, Беларусь и Германия, Польша и Беларусь, Беларусь и Италия, Литва и Германия, Литва и Италия.





нии новых перспективных направлений перевозок. В частности, благодаря настойчивым усилиям заместителя Министра транспорта России Н. Асаула удалось разрешить многолетнюю проблему – обеспечение возможности выполнения российским автотранспортом двухсторонних перевозок в сообщении с Западным регионом Китая транзитом через территорию Казахстана. Еще более «прорывным» является подписание в прошлом году межправительственного Соглашения с Монголией и Китаем, которое впервые позволит российским перевозчикам обеспечивать проезд вглубь территории Китая, тем самым осуществлять доставку грузов без каких-либо перевалок на границе. П. Павлюк выразил надежду, что уже в текущем году странам удастся завершить все необходимые внутригосударственные процедуры для вступления данного трехстороннего Соглашения в силу. Он также поблагодарил Минтранс России за поддержку инициативы АСМАП по проработке возможности осуществления перевозок с Тунисом и Марокко. В настоящее время решение этих вопросов уже вышло на стадию согласования соответствующих проектов межправительственных соглашений.

Значительным совместным успехом Минтранса России, АСМАП и других заинтересованных организаций является восстановление в 2016 году полноценного применения Конвенции МДП на территории Российской Федерации. Приказом ФТС России установлен перечень из 45 пунктов пропуска для ввоза товаров по книжкам МДП. Однако в целях полноценного применения Конвенции МДП на территории Российской Федерации целесообразно дополнить утвержденный ФТС России перечень пунктов пропуска для ввоза товаров по книжкам МДП несколькими крупными международными автомобильными пунктами пропуска (Брусничное, Троебортное, Нехотеевка).

Одной из важнейших задач на данном этапе является повышение



**Предусматривается внедрение упрощенного порядка выдачи специальных разрешений для транспортных средств, у которых общая масса соответствует действующим нормам 40 тонн, а нагрузки на оси не превышают 10% норматива**

конкуренентоспособности российских перевозчиков, которая зависит от обновления парка.

Требуется ежегодное обновление порядка 6–7 тысяч магистральных автотягачей. Фактически реализация этой задачи стала не возможна по следующим причинам:

- затраты на приобретение магистрального автопоезда в настоящее время по сравнению с докризисным 2013 годом возросли в два раза – с 4,7 до 9,7 млн рублей;

- утилизационный сбор за этот период увеличился с 220 до 365 тыс. рублей.

По мнению представителя АСМАП, решение данной проблемы может быть реализовано в рамках программы Правительства РФ по поддержке автопрома за счет разработки дополнительных мер по приобретению в лизинг на льготных условиях магистральных седельных тягачей, выпускаемых на территории РФ, автотранспортными компаниями, осуществляющими международные перевозки.

П. Павлюк также обратил внимание на необходимость снятия административного барьера, затрудняющего получение специальных разрешений на проезд тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства. Особенность заключается в том, что российские нормы несколько отличаются от европейских. Если по общей массе они со-

впадают – это 40 тонн, то по нагрузке на ось незначительно отличаются. Фактически речь идет о 300 – 400 кг на ось. Для того чтобы компенсировать ущерб, причиненный дорогам, необходимо получить специальное разрешение. Но сегодня их оформление происходит крайне бюрократизировано и составляет две и более недели. И выдаются они только в Москве. Такой порядок приводит к значительным финансовым и временным затратам и сводит на нет основные преимущества автомобильного транспорта – его мобильность и срочность доставки внешне-торговых грузов.

Как отметил Петр Федорович, положениями Федерального закона № 127-ФЗ предусмотрено с 1 января 2018 года внедрение упрощенного порядка выдачи специальных разрешений для транспортных средств, у которых общая масса соответствует действующим нормам 40 тонн, а нагрузки на оси не превышают 10% норматива. В связи с этим предложено ускорить принятие соответствующего нормативного правового акта.

В завершение своего выступления П. Павлюк выразил надежду на дальнейшее тесное сотрудничество АСМАП и Минтранса России в целях надежного транспортного обеспечения внешней торговли России и интересов национальных автоперевозчиков.

**Социальный стандарт транспортного обслуживания населения**

О разработанном социальном стандарте транспортного обслуживания населения при перевозках пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом рассказала Екатерина Олеговна Брязгина – заместитель генерального директора ОАО «НИИАТ».

В своем выступлении она отметила актуальность разработки данного стандарта, которая вызвана как сложившейся ситуацией в сфере транспортного обслуживания, так и недостаточностью регулирования в 220-ФЗ.

Вместе с тем необходимость стандартизации транспортного обслуживания населения подтверждает зарубежный опыт (Европейский Союз, США). Для стандарта транспортного обслуживания в ЕС характерна нацеленность на потребности пассажира, стандарт США учитывает интересы трех сторон – муниципалитета, отраслевых ассоциаций и пассажира. При этом в обоих стандартах гарантируется минимальный уровень качества транспортного обслуживания, ниже которого уровень сервиса не может опуститься. Мониторинг исполнения положений стандартов осуществляется опросами и обследованиями. По итогам контроля принимаются соответствующие меры к перевозчикам.

Е. Брязгина проинформировала, что в процессе разработки стандарта был проанализирован опыт рос-

сийских регионов по стандартизации транспортного обслуживания. Практика разработки стандартов транспортного обслуживания была связана с реализацией «Программы реформирования муниципальных финансов муниципальных образований». Были рассмотрены стандарты транспортного обслуживания Казани, Братска, Пензы, Омска и Республики Татарстан. Однако большинство региональных стандартов не получили широкого распространения и впоследствии были отменены, в том числе и по причине отсутствия политической воли на местах.

По итогам анализа существующих потребностей населения, информации о российском и зарубежном опыте, общения с экспертным сообществом был разработан социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Стандарт нацелен на приоритет интересов пассажира при организации транспортного обслуживания населения. Уровень качества транспортного обслуживания обеспечивается за счет соответствия универсальных для всех субъектов РФ показателей нормативным значениям, заданным в стандарте. Несмотря на то, что в настоящий момент стандарт носит рекомендательный характер, впоследствии рассматривается возможность создания рей-

тинга отдельных категорий муниципальных образований, отражающего степень соответствия муниципальных образований стандарту. Оценка качества транспортного обслуживания производится как за счет самообследований муниципальных образований, так и в рамках социологических исследований и опросов населения об уровне качества транспортного обслуживания.

Социальный стандарт включает в себя три группы показателей: показатели доступности, показатели надежности и показатели комфортности. Часть из них применима только для муниципальных перевозок, часть используется для оценки качества межмуниципальных, смежных и межрегиональных перевозок.

Критерий доступности включает в себя территориальную, ценовую, инфраструктурную и информационную доступность. Установленные нормативные значения обеспечивают соблюдение интересов пассажиров из различных категорий населения – маломобильные группы населения, граждан с доходом ниже среднемесячного уровня дохода по субъекту, лиц, проживающих в населенных пунктах с численностью населения менее 250 человек. Установленные нормативы обеспечивают «социальность» стандарта, его соответствие интересам населения.

В настоящий момент у муниципальных образований существуют объективные инструменты для повышения качества транспортного обслуживания населения за счет эффективного администрирования перевозок, однако в большинстве случаев этого не происходит.

Критерий надежности включает в себя показатель «соблюдение расписания маршрутов регулярных перевозок». Данный показатель был включен в стандарт по результатам опросов населения, которые подтвердили его особую важность для пассажиров.

Группа показателей комфортности состоит из 6 показателей, включающих в себя оснащенность сред-



**Показатель «Соблюдение расписания маршрутов регулярных перевозок» был включен в стандарт по результатам опросов пассажиров, которые подтвердили его особую важность**



ствами информирования, уровень шума в салоне, температуру в салоне, количество пересадок и экологичность. Перечень показателей формировался в соответствии с результатами опросов населения и последующего обсуждения с экспертным сообществом.

Как подчеркнула в заключение Е. Брызгина, стандарт – это инструмент повышения качества транспортного обслуживания населения, устанавливающий базовый уровень сервиса и учитывающий интересы различных категорий населения.

Апробация стандарта осуществляется в г. Калининграде в рамках реализации проекта «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России».

*(Примечание: полный текст «Социального стандарта транспортного обслуживания населения при перевозках пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом» опубликован в журнале «Автомобильный транспорт» № 4, 2017 г. в разделе «Официальные материалы»).*

### **Внеочередное заседание Координационного совета**

Внеочередное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации состоялось 27 апреля 2017 г. под руководством заместителя Министра транспорта РФ Николая Асаула.

В заседании приняли участие представители Минтранса России и подведомственных учреждений, федеральных и региональных органов исполнительной власти, предприятий грузовых автомобильных перевозок, профсоюзов и других общественных объединений.

Во вступительном слове Н. Асаул отметил, что внеочередное заседание Корсовета связано с исполнением поручений Председателя Правительства РФ Дмитрия Анатольевича Медведева по итогам встречи с

представителями малого и среднего бизнеса (*примечание: материалы по встрече Д. Медведева с представителями малого и среднего бизнеса, а также поручения по ее итогам опубликованы в журнале «Автомобильный транспорт» № 4, 2017 г.*). Замминистра подчеркнул важность вынесенных на повестку заседания вопросов. «Уверен, что в ходе заседания нам удастся обсудить самые острые вопросы, и принять необходимые компромиссные решения. Состав участников позволяет это сделать», – сказал Н. Асаул.

Одной из главных тем стало обсуждение механизмов господдержки лизинга большегрузных транспортных средств. Данный сегмент за последние годы существенно нарастил свои позиции на лизинговом рынке. Участники заседания отметили, что Минпромторгом продлена на 2017 год программа льготного автолизинга. Кроме того, существует программа субсидирования части стоимости газомоторной техники. По мнению перевозчиков, эффективным инструментом приобретения новой техники и обновления парка автотранспортных средств является разработка централизованной программы субсидирования закупки подвижного состава, а также усовершенствование «утилизационных» программ. Важную роль играет создание эффективных инструментов оценки кредитоспособности лизингополучателей с целью создания бо-

лее комфортных условий обеспечения сделок лизинга.

Как отметил Н. Асаул, введение льготных механизмов и условий приобретения современных транспортных средств для обновления парка автоперевозчиков нужно предусмотреть в разрабатываемой Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта РФ на период до 2030 года. Он подчеркнул, что создание благоприятных условий для обновления подвижного состава окажет положительный эффект не только для автотранспортников, но и для производителей такой техники, смежных производств на территории страны.

Присутствующие также обсудили вопрос совершенствования системы профессионального обучения водителей большегрузных автотранспортных средств. Были рассмотрены темы проведения экзаменов для таких водителей в ГИБДД, законодательного закрепления обязательного прохождения переподготовки и повышения квалификации по соответствующим образовательным программам водителей, осуществляющих коммерческие перевозки. Отдельная дискуссия была посвящена дистанционной аттестации работников автотранспортной отрасли. Введение такой системы позволит сократить не только материальные и временные затраты кандидатов и членов комиссии, но повысить качество проведения экзамена, минимизируя влияние человеческо-



**Создание благоприятных условий для обновления подвижного состава окажет положительный эффект не только для автотранспортников, но и для производителей автотехники**

го фактора на принятие решения по аттестации. Кроме того, в значительной степени будет снижен коррупционный фактор, а значит, повышена степень безопасности перевозки пассажиров и грузов автотранспортом.

Обсуждался вопрос внедрения системы саморегулирования отрасли. По мнению выступавших, первичными звеньями саморегулирования в отрасли грузовых автомобильных перевозок на добровольных началах должны стать некоммерческие организации, в форме партнерств, союзов, ассоциаций, уже объединивших перевозчиков по территориальному признаку и видам деятельности. Кроме того, необходимо установить допуск к внутрироссийским грузовым автоперевозкам, аналогично международным. Такой допуск позволит спокойно работать законопослушным членам организации и станет преградой для перевозчиков, нарушающих законодательство. Также озвучена идея о разработке системы поощрения лучших перевозчиков, работающих на международных и внутрироссийских линиях.

Участники также высказали свои мнения на тему введения «электронной накладной» при осуществлении коммерческих грузовых перевозок.

Так, вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Иванович Алексеев считает, что необходимость введения электронной накладной связана с массовым нарушением Правил перевозки грузов автомобильным транспортом в части неправомерного заключения договора перевозки между грузоотправителями и организациями – посредниками, у которых не находятся в собственности или на праве владения автомобильные транспортные средства.

Оформление транспортной накладной подтверждает передачу груза от грузоотправителя в распоряжение перевозчику для осуществления перевозки. В накладной указываются наименование организации перевозчика и номер транспортного средства. Заключение такого договора со стороны посредника связано с указанием в

накладной в графе «перевозчик» наименования организации – посредника, а в графе с номером транспортного средства – номер транспортного средства реального перевозчика. При этом впоследствии производятся финансовые расчеты между грузоотправителем и посредником. А затем между посредником и перевозчиком. В. Алексеев отметил, что такая схема передачи груза и взаиморасчеты являются незаконными, и при этом реальный владелец транспортного средства не получает финансовое вознаграждение за оказанные услуги в должном объеме. Гражданский Кодекс РФ предусматривает при организации перевозок пользование услугами фирм-посредников при заключении агентского договора или с грузоотправителем, или с перевозчиком. В этом случае оплата за услуги посредника или агента происходит в процентах от стоимости всего фрахта, оплачиваемого напрямую перевозчику.

В настоящее время при использовании транспортных документов в бумажной форме не имеется возможности по контролю за правомерным заключением договоров перевозки, договоров фрахтования и других договоров, связанных с использованием автомобильных транспортных средств для перевозки грузов в связи с тем, что камеральные проверки по таким сделкам проводятся выборочно и очень редко.

Применение электронной накладной даст возможность через налоговые органы проверять в автоматическом режиме соответствие заключенных договоров различных видов автомобильных перевозок действующему законодательству. В случае несоответствия не будут приниматься к затратам затраты грузоотправителя или грузовладельца при перевозке по договору фрахтования. Также при введении соответствующих изменений в КоАП РФ будет иметься возможность администрирования по привлечению к ответственности сторон договоров перевозки за неправомерное заключение таких договоров.

Приведение в соответствие с законодательством порядка исполнения договоров перевозки позволит исключить так называемые «серые схемы» перевозок, сделать работу перевозчиков рентабельной и безопасной и, естественно, даст возможность учесть все необходимые затраты перевозчиков в стоимости фрахта. Исключение из процесса перевозок «лишних» посредников даст толчок к развитию реальных логистических услуг для рынка автомобильных перевозок, что может снизить транспортную составляющую в цене товара.

Применение электронной накладной даст возможность выполнения мультимодальных перевозок, а также передачу груза от перевозчика к перевозчику как разных видов транспорта, так и одного.

В части налоговых поступлений государство будет иметь возможность их увеличить за счет исчезновения опять же «серых схем».

Для введения электронной накладной необходимо ведение реестров перевозчиков грузов и реестра экспедиторских компаний, которые соответствуют условиям нахождения в этих реестрах на основе соблюдения добросовестной конкуренции на рынке перевозок и финансовой состоятельности или страховой ответственности перед контрагентами по договору перевозки или организации перевозки для экспедиторов.

Реестр должен быть публичным, в котором нужно фиксировать организации – перевозчиков с указанным страховым покрытием, а также список транспортных средств, принадлежащих перевозчику.

Выступая на заседании Координационного совета, В. Алексеев выразил позицию автотранспортных предприятий, входящих в Российский автотранспортный союз. То же самое смогли сделать и другие участники расширенных заседаний Корсовета, то есть не просто представлять интересы членов ассоциаций и общественных объединений, но и непосредственно донести позицию автоперевозчиков до органов власти во время прямого диалога.