



Вестник Росавтотранса

Приложение к информационно–аналитической газете «Транспорт России»

С Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта!

Праздник возник в советские времена. Он был установлен Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 января 1976 года № 2847-IX «О Дне работников автомобильного транспорта».

С 1996 по 2000 год автомобилисты отмечали свой профессиональный праздник вместе с работниками дорожного хозяйства согласно Указу Президента РФ от 14 октября 1996 года № 1435. Указ Президента РФ от 23 марта 2000 года

№ 556 разделил торжества. Работников дорожного хозяйства стали чествовать в третье воскресенье октября, а автомобилистов – в последнее воскресенье октября. Указ Президента РФ от 25 июня 2012 года № 897 установил праздник – День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта. Его стали отмечать не только автомобилисты, но и сотрудники городского пассажирского транспорта.



Работникам и ветеранам
автомобильного и городского
пассажирского транспорта

Уважаемые работники отрасли!

Поздравляю вас с профессиональным
праздником – Днем работника автомо-
бильного и городского пассажирского
транспорта!

Автотранспортный комплекс имеет
ключевое значение для эффективной
работы экономики, способствует ре-
ализации масштабных инвестиционных и
социальных проектов.

Принимая участие в реализации госу-
дарственной политики в области авто-
мобильного и городского пассажирского
транспорта, вы способствуете совер-
шенствованию перевозок, обеспечению
их безопасности и повышению качества
оказываемых транспортных услуг.

Ваш высокий профессионализм, добро-
совестное отношение к делу, искренняя
увлеченность и ответственный подход
способствуют дальнейшему эффектив-
ному развитию автотранспортного
комплекса.

Неоценим опыт ветеранов – храните-
лей трудовых традиций и знаний.

Примите искренние слова благодарно-
сти за верность профессии, терпение,
трудолюбие и знания, которыми вы ще-
дро делитесь с молодежью!

Желаю всем, кто трудится в отрасли
и обеспечивает пассажирские и грузовые
перевозки, здоровья, благополучия, вза-
имоуважения в пути, удачи на дорогах,
новых трудовых и профессиональных
успехов!

Министр транспорта РФ
Е.И. ДИТРИХ



Дорогие друзья, уважаемые коллеги!

От имени Агентства автомобильного
транспорта и от себя лично поздравляю
вас с Днем работника автомобильного и
городского пассажирского транспорта!

Сегодня трудно представить жизнь
общества без автомобильного транспор-
та. Автотранспортный комплекс всегда
был и остается важнейшей составляю-
щей экономики, обеспечивая реализацию

многих важных задач, способствуя ре-
шению хозяйственных и социальных во-
просов. С каждым годом увеличиваются
объемы автоперевозок, повышается их
качество, расширяется международное
сообщение, совершенствуется система
обеспечения безопасности на дорогах. За
все это стоит труд большой коман-
ды профессионалов, усилиями которых
растет конкурентоспособность наших
перевозчиков и повышается значимость
отрасли в целом и каждого автотран-
спортного предприятия в отдельности.

От высокого мастерства, слаженных
действий и преданности своему делу ка-
дрового состава транспортных компа-
ний зависят надежность и бесперебой-
ность автомобильных перевозок, жизнь и
здоровье пассажиров, состояние и сохран-
ность доставляемых грузов.

Особые слова признательности – ве-
теранам отрасли, которые посвятили
профессии всю свою жизнь, передавая свои
умения, накопленные знания, духовные
ценности и трудовые традиции молодым
поколениям.

Сердечно поздравляю с профессиональ-
ным праздником всех работников авто-
транспортного комплекса. Здоровья вам
и вашим близким, стабильной и безава-
рийной работы, профессиональных успе-
хов и новых достижений!

Генеральный директор
ФБУ «Росавтотранс»
А.В. ДВОЙНЫХ



Поставщик безопасности



Тахографы Drive

Компания «АТОЛ ДРАЙВ» превратила тахограф в инструмент повышения эффективности работы автопарка

АКТУАЛЬНО!

Развитие пассажирских и грузовых перевозок является важной частью общего экономического роста, однако неизбежно увеличивает нагрузку на транспортную систему, делает дорожное движение более насыщенным и вынуждает предпринимать новые меры для повышения безопасности на дорогах. Важнейшие составляющие этих мер – объективный контроль, фиксация параметров движения и дальнейший их оперативный анализ. Таким образом, решаются не только проблемы безопасности, но и не менее острые вопросы эффективности использования автопарка, охраны труда водителей. Одним из важнейших инструментов для решения этих задач является система тахографического контроля.

Активное внедрение системы было обусловлено приказом Минтранса России от 13.02.2013 № 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». За этим документом последовали многие другие приказы, разъяснения и письма, уточнявшие нормативную базу и способствовавшие развитию рынка в новых условиях.

За минувшие годы было много обсуждений, касающихся дополнительной финансовой нагрузки на бизнес, ведь тахографы необходимо устанавливать как на транспорт, который уже находится в эксплуатации, так и на новые автомобили. Но помогло ли столь массовое внедрение контрольной техники изменить ситуацию на дорогах? Сегодня, спустя пять лет, можно с уверенностью говорить: да, цель во многом достигнута. Аварийность сокращается даже на фоне роста грузоперевозок в стране.

Сравнивая данные 2014 и 2017 годов, начала внедрения и того времени, когда рынок уже в основной массе получил тахографы, мы видим и снижение числа ДТП, и значительное уменьшение числа пострадавших, и сокращение смертности. Причем изменения существенные. Так, в инцидентах с участием грузовых автомобилей юридических лиц погибших стало на четверть меньше. Впечатляющие цифры, которые нельзя списать просто на статистическую погрешность. Но как понять, влияют ли на эту картину именно тахографы, то есть более жесткий и системный контроль режима труда и отдыха? Предлагаем сделать сравнение через оценку данных по рынкам грузовых и пассажирских перевозок. Ведь на рейсовые автобусы (согласно данным Росстата объем перевозок каждый год уменьшается) и особенно транспорт типа маршруток тахографы не устанавливаются, или их массовая установка началась совсем недавно. Та же картина с парком такси. Как это отражается в цифрах? Увы, негативно. Аварийность не только не сокращается, она растет, и причем с увеличением тяжести последствий.

Чуть ли не каждый месяц мы узнаем о трагических событиях, повлекших гибель пассажиров. ДТП массовые и по-настоящему



страшные. Как пример – 23 августа 2018 года, Хабаровский край, есть пострадавшие. 19 сентября 2018 года в Воронежской области 5 человек погибли, еще 17 пострадали. 5 октября 2018 года в Тверской области погибли 13 человек, 17 пострадали. 11 октября 2018 года в Республике Чувашия – 12 погибших. Можно избежать таких трагедий? Вряд ли есть однозначный ответ, но способствовать улучшению ситуации могут правильные режим работы водителя, контроль за скоростным режимом, контроль маршрута (в связке тахографа и системы ГЛОНАСС). И это не голословное утверждение, а мнение практика бизнеса, вовлеченного в разработку, производство и внедрение тахографов уже на протяжении пяти лет – компании «АТОЛ ДРАЙВ».

ГК «АТОЛ» стала участником рынка тахографического контроля внутренних перевозок в Российской Федерации пять лет назад, когда этот рынок только формировался. Тогда подразделением группы компаний «АТОЛ» – «АТОЛ ДРАЙВ» – было начато проектирование своего тахографа. Изначально он создавался с учетом всех особенных условий в стране – дорожных, нормативных, экономических. Около года лучшие инженеры холдинга создавали тахограф и стремились не просто запустить его в производство, а представить инновационную разработку, отвечающую всем требованиям рынка. Задача состояла в том, чтобы новый отечественный тахограф был наиболее удобен, максимально функционален и надежен среди производимого на тот момент аналогичного оборудования. Это была весьма амбициозная задача.

В 2013 году среди владельцев и управляющих крупными автопарками и тем более малыми компаниями и частными транспортными предприятиями для коммерческих и пассажирских перевозок бытовало стойкое мнение: тахографы только вредят бизнесу. Они не нужны компании, не помогают развивать эффективность бизнеса, а лишь вынуждают нести дополнительные затраты на покупку, монтаж, обслуживание. На тот момент с таким мнением трудно было не согласиться,

ведь в 2014 году национальная система тахографического контроля только зарождалась, опыта работы на предприятиях не было, и польза от использования тахографа никто еще толком не осознавал. Не знал возможностей оборудования, его способностей интегрироваться с системами мониторинга, значимости в системе анализа данных. Словом, тахограф для руководителей транспортных предприятий, ориентированных на внутренние грузо- и пассажирские перевозки был своего рода «черным ящиком».

Компания «АТОЛ ДРАЙВ», осознавая важность просветительской работы среди сотрудников и управленцев транспортных предприятий, организовала в указанный период свыше 70 региональных конференций. Постоянно и системно велось разъяснение по теме тахографии, и вовлечены в этот процесс по стране были свыше 5 тыс. руководящих сотрудников автопарков и fleet-менеджеров. Тогда же компания представила бесплатные дистанционные курсы по основам тахографического контроля для водителей и сотрудников транспортных предприятий.

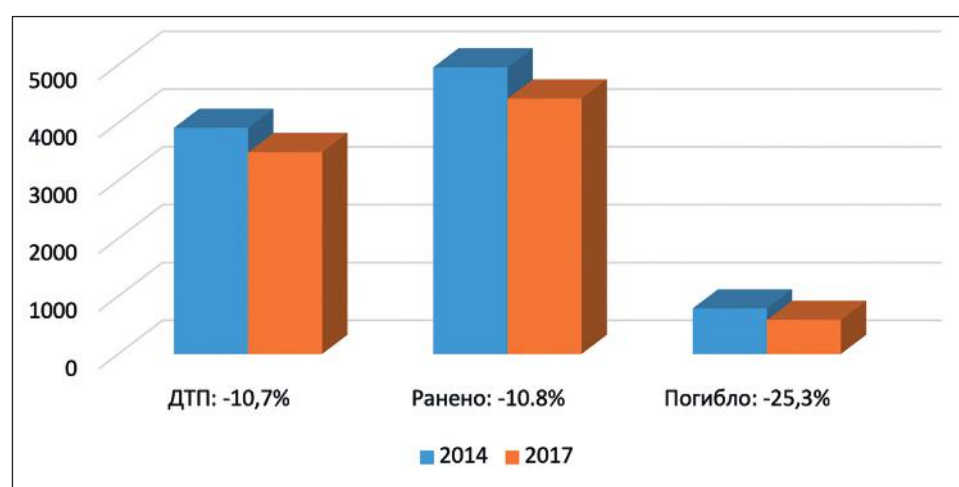
Используя опыт общения с практиками бизнеса и свою инженерную компетенцию, в компании «АТОЛ ДРАЙВ» серьезно задумались над вопросом превращения тахографа из «черного ящика», регистрирующего время труда и отдыха водителей, в инструмент повышения эффективности работы автопарка. Только так можно было сделать «навязанную» услугу жизненно важной, востребованной и полезной. В ходе разработки концепции была сформирована стратегия «Тахограф + Мониторинг», которая и реализовалась в новом тахографе Drive 5.

Компания «АТОЛ ДРАЙВ» предусмотрела в тахографе Drive 5 специальный отсек, в который можно установить модуль мониторинга транспорта и контроля уровня топлива. Такая модернизация не увеличила габариты устройства и не усложнила его монтаж или использование.

Концепцию «Тахограф + Мониторинг» оценили и практики бизнеса, и ведущие производители систем мониторинга транспорта, которые выпустили свои терминалы мониторинга в данном форм-факторе. Кроме того, тахограф АТОЛ Drive 5 был интегрирован с большинством из представленных на рынке терминалов мониторинга транспорта, что позволило заказчикам использовать тахограф совместно с разветвленной системой мониторинга без дополнительных затрат. Такая интеграция предоставила транспортным предприятиям возможность построения системы мотивации водителей, основанной на аккуратности вождения и бережливости, что в конечном счете привело к снижению затрат на обслуживание парка.

На протяжении всего периода работы в теме тахографии компания «АТОЛ ДРАЙВ» приняла участие в большом количестве межведомственных совещаний, публичных обсуждений и отраслевых мероприятий. Специалисты компании выступали в качестве экспертов и представляли интересы не только производителей тахографического оборудования, но и тахографических мастерских и автопредприятий. В конце 2015 года «АТОЛ ДРАЙВ» представила рынку новый тахограф Drive Smart, который вобрал в себя все решения предшественника, став при этом еще удобнее, функциональнее и надежнее.

Грузовые ТС. Юридические лица



Автобусы. Юридические лица

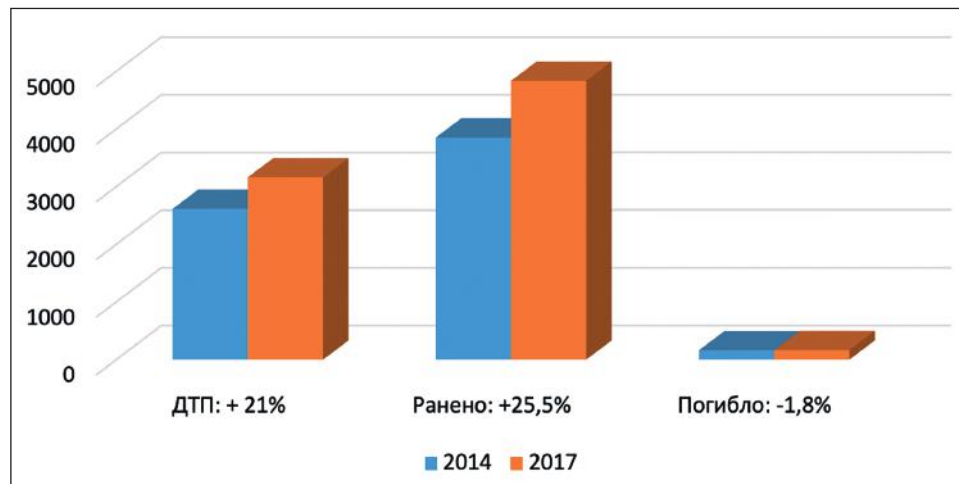
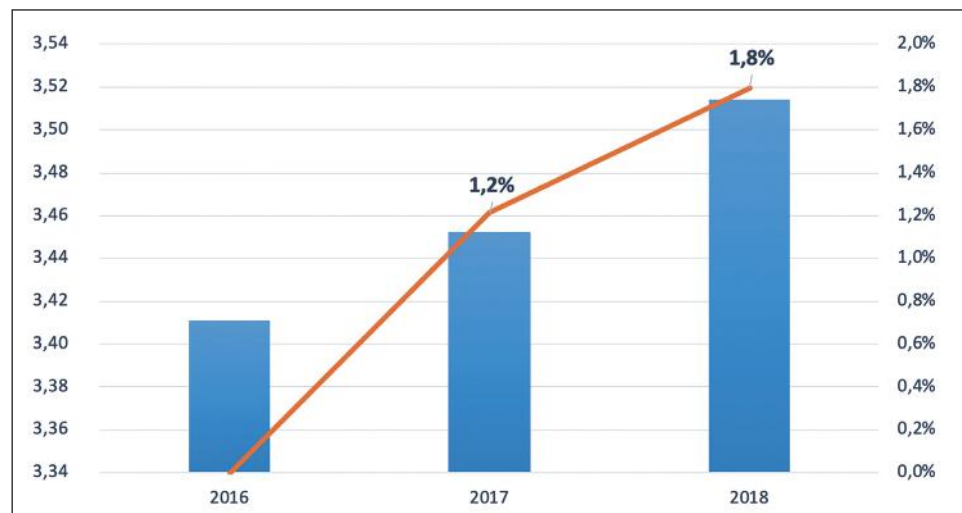


График – объемы автогрузоперевозок, млн т



Быть профессионалом

Этому способствуют конкурсы водительского мастерства

КОНКУРС

В 2018 году в юбилейный десятый раз в рамках ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» был организован и с успехом прошел конкурс профессионального мастерства среди водителей. О том, с чего он начинался и какую пользу представляет для водителей, мы попросили рассказать заместителя председателя оргкомитета Всероссийских конкурсов профессионального мастерства, генерального директора ОАО «НИИАТ» Алексея ВАСИЛЬКОВА.

– **Алексей Александрович, как давно проводятся конкурсы профессионального мастерства среди водителей?**

– Еще до появления ФЦП ряд организаций и ассоциаций проводили свои конкурсы профессионального мастерства. Например, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) провела первый конкурс в Нижнем Новгороде в 2000 году среди водителей-международников. И я, будучи тогда руководителем транспортного предприятия ООО «Евротранссервис», тоже принимал участие в этом конкурсе. Точнее, водители наши принимали участие. Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта (МАПГЭТ) и НИИ ГЭТ проводили свои конкурсы среди водителей троллейбусов и трамваев еще с 1973 года. Правда, с годами проводить такие конкурсы только за собственные средства становилось все сложнее. Сейчас благодаря принятой пять лет назад целевой программе появились обновленные конкурсы профмастерства среди водителей. Первые из них, «Лучший водитель грузовика» и «Лучший водитель троллейбуса», прошли в 2014 году. Первый – в Пскове, второй – в Ижевске. В 2015 году в Иваново состоялся конкурс «Лучший водитель автобуса», в Самаре – «Лучший водитель трамвая». В 2016–м в Санкт-Петербурге водители состязались на звание «Лучший водитель троллейбуса», а в Набережных Челнах – на титул «Лучший водитель грузовика». В прошлом году в Краснодаре прошел конкурс «Лучший водитель автобуса», а в Нижнем Новгороде – «Лучший водитель трамвая». И в нынешнем, 2018 году в Ялте определяли «Лучшего водителя троллейбуса», а в Ростове–на–Дону – «Лучшего водителя грузовика». При этом предварительный отбор все водители проходят у себя дома, а на соревнования приезжают финалисты региональных конкурсов.

– **По каким критериям идет отбор городов для проведения соревнований?**



– Заявок на проведение конкурсов много. Ведь для города, по сути, это праздник. Мы рассматриваем заявки, исходя из событийного повода. То есть все конкурсы к чему-то приурочены. К примеру, конкурс в Ижевске был приурочен к 45-летию ижевского троллейбуса. В Иваново – ко Дню города. Кстати, в Иваново был самый массовый конкурс, туда съехались более 106 водителей, и именно оттуда мы стали реализовывать нашу идею с организацией интернет-онлайн-трансляций. Далее, в Самаре конкурс был посвящен 100-летию местного трамвая, в Санкт-Петербурге – 80-летию троллейбуса. В Нижнем Новгороде конкурс был приурочен к 120-летию местного трамвая, а в Краснодаре – к V национальному финалу чемпионата World Skills («Молодые профессионалы»). Кстати, по методике стандартов движения World Skills конкурсы проходят с 2016 года, благодаря чему есть возможность использовать лучший мировой опыт на наших внутрироссийских состязаниях. В 2017 году в Краснодаре удалось даже вычленив отдельную подгруппу «Водитель автобуса» среди водителей до 25 лет и провести для них соревнования в рамках V национального финала чемпионата World Skills Russia – 2017 с призовым фондом 200 тыс. руб. И еще: используя методику World Skills, мы минимизировали участие судей и их влияние на результат.

– **К слову, о призовом фонде. Он немалый – 1 млн руб. на автобусы и грузовики, 500**

тыс. – на троллейбусы и трамваи. Почему именно такие цифры и откуда средства?

– Средства Федеральной целевой программы. Что касается призового фонда, то он определяется положением о конкурсе. Троллейбусы и трамваи – 500 тыс. руб., из которых в зависимости от занятых мест: первого, второго или третьего, – зависит и сумма – 300, 150 и 50 тыс. руб. Призы для автобусов и грузовиков зависят от количества категорий транспортных средств. Если брать две категории, то опять же для первого, второго и третьего мест сумма, соответственно, 300, 150 и 50 тыс. руб., умноженные на два.

– **Каковы основные задачи конкурса?**

– Среди основных задач, во-первых, формирование в сознании водителей серьезного отношения к соблюдению ПДД, к адекватному поведению на дороге, ответственности за сохранение жизни и здоровья пассажиров. Во-вторых, мотивация водительского состава к постоянной работе, направленной на повышение своего профессионального уровня, а также мотивация персонала транспортного предприятия к постоянной проверке знаний водителями ПДД, формированию устойчивых навыков и умений управления транспортными средствами в рамках дорожного движения и подготовке водителей к действиям в критических ситуациях. В третьих, формирование в массовом сознании населения соответствующего от-

ношения к соблюдению ПДД как социально одобряемой норме поведения.

– **Почему именно НИИАТ проводит конкурсы профмастерства?**

– В рамках ФЦП был проведен конкурс. В нем участвовало несколько предприятий, но наша заявка оказалась более полноценной. У нас и нормативная база по водителям очень серьезная, и отдел по их обучению и подготовке есть. Поэтому конкурсной комиссией были учтены все ресурсы и возможности института для организации и проведения таких мероприятий.

– **Кто может стать участником конкурса?**

– Особых ограничений нет. Главное условие – это опыт работы участника состязаний в компании. Он не должен быть менее полугода. Кроме того, при большом количестве претендентов на участие в конкурсе предпочтение отдается победителям и призерам региональных и городских соревнований. В 2017 году было введено ограничение, которое звучит как «не занимавший более двух раз призовые места на всероссийских конкурсах». Дело в том, что предприятия с целью сохранения своего рейтинга зачастую отправляют на конкурс одних и тех же водителей. Мы же стараемся, чтобы в состязаниях принимали участие и новые люди. Плюс стимулируем проведение региональных соревнований, и тот регион, где они состоялись, может представить не одного, а двух водителей на финальные состязания.

– **Что необходимо, чтобы стать победителем конкурса?**

– Прежде всего, быть профессионалом. И на практике, и в теории. Практическая часть, к примеру, предусматривает проезд «змейки», умение въезжать задним ходом в гараж и навыки парковки с прицепом, которые получили название «тещин карман». Как раз прицеп и создает помехи, и именно здесь проявляется виртуозность водителя.

В этом году мы ввели еще один элемент, выполнение которого направлено на повышение качества обслуживания пассажиров и перевозку грузов. Критерий этого качества – стакан с водой. Водитель должен продемонстрировать все те же элементы вождения, но при этом не расплескать воду. Большинство на такое способны. Поражает и то, с какой скоростью водители на компьютере отвечают на вопросы, касающиеся знаний ПДД. Как пример, 20 вопросов за 30–40 секунд. Рекорд – 20 вопросов за 19 секунд.

– **Когда и где состоится следующий конкурс?**

– В 2019 году ожидаются конкурсы на лучшего водителя автобуса и трамвая. Где? Пока не определено, так что, города-претенденты, держайте!

ЕСТЬ МНЕНИЕ!

Что ни день, то ДТП. Причем часто со страшными последствиями. На наших дорогах гибнут люди. И вновь сакральный вопрос: что делать? Свое мнение на этот счет высказала директор МОО «Объединение автопассажирских перевозчиков» Татьяна РАКУЛОВА:

– Начну с природы ДТП и возможных причин его возникновения. Их три:

- водитель нарушил правила дорожного движения и фактически виновен в дорожно-транспортном происшествии;
- вина перевозчика, который выпустил на маршрут неисправное транспортное средство или допустил нарушение труда и отдыха водителя, и тот уснул за рулем;
- виновник ДТП – другой участник дорожного движения.

Предвижу косые взгляды многих, мол, не указала качество дорожных условий, особенно в зимний период. Но дорожное состояние не может быть виновником ДТП, оно является фактором, повышающим риски его возникновения. Я предлагаю рассмотреть основную проблему, из-за которой происходят большинство аварий, – ошибка водителя.

Всем известны материалы, касающиеся прохождения квалификационной оценки профессионального водителя состава. Идея сама по себе неплохая. Экзамены полезны, правда, было бы хорошо внедрить в образовательный процесс обучение, разделенное по классам транспортных средств, с обязательным разбором типовых ошибок при нештатных ситуациях на дорогах. В частности, на примерах страшных аварий, то есть того, что произошло не по вине водителя, и как можно было бы минимизировать потери или вовсе избежать их.

Сегодня на обучение водителя ПДД отведены две недели. При этом ему рассказывают, чего не надо делать. Но обучают ли его тому, что делать надо, если на двухполосной дороге в гололед в лобовую вылетает машина, а у этого водителя, скажем, двухэтажный автобус на 78 человек, да еще плюс боковой ветер? Я это

Рецепт от аварийности

Не панацея, но помочь может



к тому, что обучение должно быть настолько конструктивным, чтобы водитель с двадцатилетним стажем вышел из аудитории со словами: «Я этого не знал...».

Между тем научить, как надо, несмотря на то, что это очень важно, значит сделать лишь первый шаг на пути к достижению безопасного и безаварийного движения. Ведь до тех пор, пока в нашей стране будет доминировать низкая персональная ответственность водителя состава, культура вождения на дороге не изменится. Смотрите, что получается: многие водители пассажирского транспорта устраивают гонки на дорогах с целью «украсить пассажирами». И если при проверке во время междугородной перевозки обнаруживают не вписанных в список пассажиров, транспортное средство задерживают на месяц. В итоге перевозчик теряет в деньгах, его транспорт

– на штрафстоянке, а водитель увольняется и уходит работать в другую фирму.

Еще один момент. Довольно часто мне приходится слышать, что водителей заставляют ездить на сломанном транспорте, да еще нарушать режим труда и отдыха. Но, позволяйте, в каждом путевом листе есть место для подписи водителя, которой он подтверждает, что принял транспортное средство в исправном состоянии. Вот и получается, что если водитель заведомо знает о неисправности транспортного средства и соглашается на нем работать, то становится соучастником преступления, но никак не жертвой обстоятельств.

Таким образом, воспитание водителей возможно исключительно в вопросе личной мотивации. Если он поймет, что может потерять возможность работать по профессии или определенный заработок, то лишний раз за-

думается о своем поведении на дороге. Что касается методов воспитания, то считаю необходимым внедрить обязательную профессиональную страховку ответственности водителя. А именно:

- должна быть балльная система получения страховки, прямо пропорционально влияющая на ее стоимость;
- на стоимость страховки обязательно должны влиять как личные штрафы за нарушение ПДД не в рабочее время, так и за нарушение в рабочее время, и здесь нам потребуются помощь перевозчиков, поскольку большинство штрафов за нарушение ПДД сейчас выписываются на транспортное средство. Нам потребуются идентифицировать фактического виновника;

– для профессиональных водителей высшего уровня вождения с многолетним безаварийным стажем страховка должна быть по символической стоимости, в то время как нарушителям стоимость страховки должна серьезно ударить по карману;

– страховка необходима всем видам профессиональных водителей без исключения, а не только водителям общественного транспорта;

– начисление баллов за аварийность должно зависеть от масштабов и степени виновности;

– должно быть максимальное количество баллов, допускаемых к получению профессиональной страховки. То есть водитель должен понимать, что при превышении этого максимума он не сможет устроиться водителем вообще нигде.

Таким образом, я абсолютно убеждена, что мы повысим культуру вождения, значительно снизим аварийность и поднимем статус профессии.

ТРЕВОЖНЫЙ СИГНАЛ

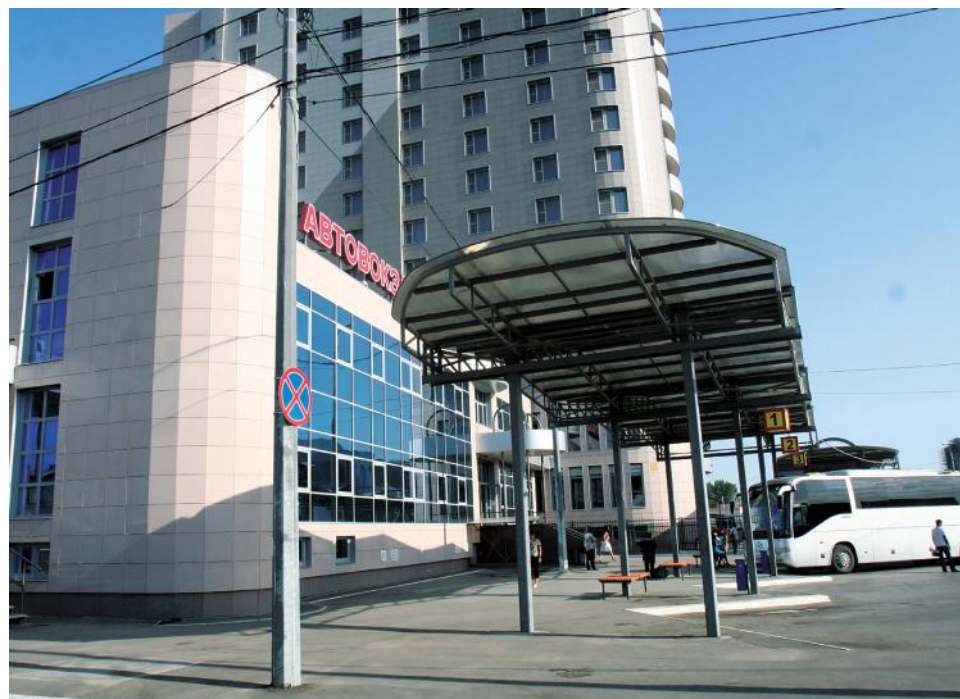
До вступления в силу Федерального закона № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» маршрутная документация оформлялась в соответствии с порядком, утвержденным приказом Минтранса России от 14.08.2003 № 178. Порядок этот не регулировал все проблемные вопросы организации пассажирских перевозок по межрегиональным маршрутам, чем пользовались недобросовестные перевозчики и организовывали свои нелегальные кассы по продаже проездных документов. С принятием № 220-ФЗ к пунктам отправления пассажиров стали применяться требования о необходимости наличия билетных касс, зала ожидания, комнаты матери и ребенка, туалета, камеры хранения, пунктов общественного питания и медицинской помощи, перрона (площадки) для посадки и высадки пассажиров в автобусы, площадки для стоянки автобусов, постов для уборки и осмотра автобусов. Таким образом, новый закон обеспечил комфортные и удобные условия для пассажиров, отправляющихся и прибывающих на автовокзалы и автостанции.

Немаловажным аспектом во внедрении новых норм законодательства явилось также обеспечение безопасности для пассажиров, пользующихся услугами объектов транспортной инфраструктуры. Они предусматривают наличие сил обеспечения транспортной безопасности на территории объекта, ограничение доступа в него путем проведения досмотра на входе и на перронах с использованием специальных приборов. Однако эти мероприятия повлекли за собой увеличение расходов для владельцев объектов транспортной инфраструктуры и, как следствие, увеличение стоимости услуг автовокзалов и автостанций с одновременным подорожанием проездных билетов.

Некоторые недобросовестные перевозчики с целью привлечь пассажиров на свои рейсы вернулись к нелегальной организации работы, имевшей место в начале 2000-х годов, и стали предлагать услуги за территорией оборудованных объектов, снизив цены на автобусные билеты на величину стоимости услуг автовокзалов и автостанций. В итоге, несмотря на принятие необходимых норм в законодательстве, владельцы объектов транспортной инфраструктуры столкнулись с новой проблемой – появлением у них кон-

Автокасса «Южная»... нелегалам нужна!

В Астрахани набирает обороты незаконная перевозка пассажиров



курентов, не соблюдающих требования законодательства и тем самым недобросовестно демпингующих на рынке услуг автовокзалов и автостанций. Контроль за ними, в частности, за лицензионными требованиями и за обеспечением транспортной безопасности, возложен на территориальные органы дорожного надзора. Однако нормы федерального законодательства исполняются не везде. Один из наглядных региональных примеров – Астраханская область.

На протяжении многих лет население Астрахани и гостей города обслуживал автовокзал, возведенный в соответствии со всеми нормами, требованиями, распростра-

ющимися на подобные объекты. Но вот уже более года в непосредственной близости от него открылась и действует нелегальная автокасса с привлекательным названием «Южная», где продаются билеты в направлении Астрахань – Москва. Функцию по продаже билетов эта касса исполняет в полном объеме, а вот предоставление перрона и обеспечение безопасности при посадке пассажиров в услуги нелегальной кассы не входят, что и позволяет продавать билеты по более низким ценам. По понятным причинам автовокзал Астрахани несет убытки, в связи с чем его руководство вынуждено обращаться в компетентные органы с просьбой о при-



ятии мер в отношении нелегальной автокассы. Однако эти обращения не приводят к желаемым результатам из-за отсутствия четко сформированной позиции органов дорожного надзора в части принятия мер по пресечению незаконной деятельности автокассы. При условии дальнейшего попустительства со стороны органов дорожного надзора проблема будет набирать обороты, охватывая другие регионы. Во избежание дальнейшего формирования стихийного и бесконтрольного процесса перевозок на территории Российской Федерации необходимо сформировать единую практику реализации положений законодательства.

Комфорт и безопасность

Таковы приоритеты основного перевозчика на Северном Кавказе АО «РП «Кавминводиавто»

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Автотранспортное предприятие АО «РП «Кавминводиавто», специализирующееся на регулярных междугородных перевозках пассажиров, существует с 1984 года – с момента выделения его из ПАТП-1, выполнявшего до того времени как городские, так и междугородные перевозки. Руководителем был назначен, а впоследствии избран коллективом Виктор Белицкий. Более 30 лет Виктор Григорьевич возглавлял АТП. За это время он и его коллектив сотрудников смогли не только сохранить, но и расширить предприятие, сохранив структуру и производственную базу в его первоначальном виде. Под влиянием растущего спроса на услуги, связанные с автобусными перевозками, а также для удобства и комфорта пассажиров и партнеров предприятия стало развиваться такие направления деятельности, как услуги автовокзалов и автосервиса. Планирование и организация оказания услуг на предприятии основаны на процессо-ориентированном и клиентоориентированном подходе. Приоритетными условиями деятельности являются обеспечение безопасности пассажиров и сохранение их здоровья и имущества. Поэтому в АТП организован строгий контроль за тем, чтобы пассажиры ездили в технически исправных автобусах со здоровыми и отдохнувшими водителями. Наличие собственной ремонтной базы – залог бесперебойного процесса перевозок. Все автобусы оснащены тахографами и системами навигации ГЛОНАСС. Это помогает как диспетчерской службе следить за движением автобусов и своевременно реагировать в нештатных ситуациях, так и службе пассажирских перевозок в процессе организации маршрутов.

Многолетний опыт работы предприятия на рынке пассажирских перевозок показывает, что деятельность автовокзалов как пассажирообразующих центров не может быть отделена от процесса перевозки. Автовокзал – это не только агент по продаже услуг перевозчика, но и полноправный участник этого процесса. К сожалению, не все перевозчики считают вок-

зал таковым и готовы ради сомнительной экономии, используя «лазейки» в законодательстве, пренебрегая безопасностью пассажиров и устоявшимися правилами делового оборота, организовывать автобусные перевозки самостоятельно в местах, не предусмотренных для этих целей. Деятельность такого перевозчика нельзя называть ни законной, ни регулярной, так как основной признак регулярности маршрута – отправление автобуса по установленному расписанию.

На рынке автобусных перевозок совсем немного предприятий, в составе которых и автобусный парк, и автовокзалы. Поэтому Кавминводиавто приходится решать задачи комплексно: от создания маршрута до обеспечения безопасности перевозки на всем его протяжении. А трудностей очень много. Несмотря на то, что предприятие много лет перевозит пассажиров по определенным маршрутам, приходится согласовывать их с другими перевозчиками, которые только начинают обслуживать свои маршруты. Причина же в том, что вокзалы, через которые проходит старый маршрут, не внесены в Реестр остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, и поэтому маршрут

для внесения его в Реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок является новым. В результате ФБУ «Росавтотранс» не выдает предусмотренную законом карту маршрута, и предприятию грозят штрафы.

Пользуясь этой ситуацией, псевдозаказные перевозчики и те, которые распространяют свои услуги с помощью агрегаторов BlaBlaCar, «Яндекс.Автобусы» и прочих, заполняют рынок незаконным и небезопасным предложением. В то время как закон «О транспортной безопасности» предъявляет достаточно высокие требования к добросовестным участникам перевозочного процесса. В нелегкой борьбе с нелегальными и псевдозаказными перевозчиками приходится отбивать свое место на рынке услуг, адаптироваться в условиях непредсказуемого роста цены на топливо, понимать особенности местного менталитета людей и учитывать степень расслоения социального уровня жителей Кавказа.

Несмотря на все трудности, предприятие выдерживает требования и стандарты перевозки и действует в законных рамках. Заботясь об удобстве и комфорте пассажиров, расширяет географию перевозок, предоставляет возможность приобретать билеты через Интернет

и в обратном направлении на вокзалах. ПерIODически предоставляются льготы студентам и пенсионерам. Внедрена программа лояльности под названием «Нам с Вами по пути», по которой пассажир, проехав в автобусах Кавминводиавто определенное количество километров, получает скидку на все последующие поездки. Товарный знак «Кавминводиавто», водительский состав в форменных костюмах и белых рубашках узнаваемы на дорогах от южных границ России до столицы.

Руководство АТП придает большое значение организации условий труда сотрудников, повышению уровня их профессионализма. А сотрудники в свою очередь гордятся предприятием, приводят на работу своих детей. К сожалению, сегодня почти не осталось учебных баз, которые бы готовили водителей-профессионалов на междугородные автобусы. Поэтому, передавая опыт от отца к сыну, предприятие, таким образом, стремится пополнить штат водителями-профессионалами.

Авторитет предприятия, заслуженный десятилетиями, и доверие пассажиров – вот та основа, которая дает возможность развиваться и быть лидером по качеству и объему перевозок в округе.



Системе «Совтрансавто» – 50 лет

Совтрансавто-Москва

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Преимущество автотранспорта на средних магистральных направлениях для многих компаний является очевидным фактом. При этом, по оценке экспертов, часть объема рынка коммерческих автомобильных перевозок приходится на Группу Компаний «RUSTA». Сегодня она предоставляет своим партнерам комплекс услуг по перевозкам с необходимым современным и технологичным уровнем сервиса – онлайн-трекингом, страховыми полисами по разным видам рисков и оперативной аналитикой. Все это позволяет сделать предлагаемые продукты наиболее привлекательными как для малого и среднего бизнеса, так и для крупных игроков с учетом специфики их бизнеса и KPI.

ГК «RUSTA» является логистическим оператором нового формата, который предлагает своим клиентам полный комплекс транспортно-логистических услуг не только на территории европейской части России, но и на всем постсоветском пространстве. Отсюда, кстати, и берет свое начало история перевозок грузов автотранспортом по международным маршрутам, история АО «Совтрансавто-Москва» и подхватившей эстафетную палочку молодой ГК «RUSTA», успешно продолжившей развитие международной логистики.

Свой исторический путь предприятие начинало в 1945 году с создания автоколонны № 34 в подмосковном Люблино. В 1955 году автоколонна переехала в Кунцево, а спустя три года – в Рабочий поселок Московской области, после чего получила новое название «Кунцевская автоколонна № 2». Кстати, именно на это АТП в 1963 году была возложена ответственность по организации регулярных перевозок грузов автотранспортом по международным маршрутам. Предприятие начало выполнять регулярные межобластные и межреспубликанские грузовые перевозки. Позже колонна была реорганизована в Кунцевское автохозяйство межгородских сообщений.

9 августа 1963 года, то есть ровно 55 лет назад, произошло знаменательное событие в истории предприятия. В этот день первые авто-

Маршрут 55-50-10. История первого предприятия



поезда отправились в столицу ЧССР город Прагу. Так было положено начало международным перевозкам. Осенью 1968 года увидело свет специальное постановление правительства о создании Главного управления международных автомобильных сообщений, которое получило название «Совтрансавто», а первым предприятием, включенным в новую систему, как раз и было Кунцевское автохозяйство международных сообщений. К слову, в 2018 году легендарный бренд в отечественном мире автотранспортных перевозок – «ЗАО ХК «Совтрансавто» – отмечает свой полувек юбилей.

Но вернемся на полвека назад. Тысячи грузовых автомобилей, рабочих и служащих двинулись по новым караванным путям, а постоянное расширение географии перевозок в странах Западной Европы, Скандинавии, на востоке Турции, в Иране, Афганистане и Монголии давало возможность постоянно повышать качество предоставляемых услуг, что в свою очередь, способствовало системе «Совтрансавто» на должном уровне конкурировать с западными перевозчиками.

С 2004 года начинается поворотный период в истории в ЗАО ХК «Совтрансавто». Для дости-

«Системное развитие надежных качественных и безопасных перевозок позволяет с каждым днем повышать инвестиционную привлекательность для бизнеса России, а профессионализм в деле качественных грузоперевозок позволяет быть лидерами доли рынка грузовых перевозок – лидерами с большой 50-летней историей. Я очень горд, что часть 15-летней истории и профессионального пути «Совтрансавто» мы прошли вместе с вами, и за эти годы мы провели большую работу, которая сегодня вписана в нашу совместную историю заглавными буквами.

Ваш юбилей вы встречаете с новыми достижениями и динамичным успехами на пути развития «Совтрансавто». Из года в год наращиваются объемы перевозок, внедряются новые технологии, повышается качество выполняемых работ, активно ведется работа по развитию автотранспортного рынка России».

Из поздравления с 50-летием ЗАО ХК «Совтрансавто» генерального директора ФБУ «Росавтотранс» Алексея Двоynых

жения поставленных целей и реализации нового проекта «Совтрансавто-Москва» совместно с белорусским предприятием «Веставто» в 2007 году создается управляющая компания «RUSTA». Ее стремительное развитие вскоре воплотилось в обширную филиальную сеть во многих регионах России. Это позволило «RUSTA» стать одним из крупнейших холдинговых предприятий, предоставляющих современные услуги грузоперевозок на территории Российской Федерации и стран СНГ.

Десять лет работы в условиях активной и жесткой конкуренции на рынке ставит перед ГК «RUSTA» новые цели, достижение которых возможно лишь при совместном взаимодействии всех звеньев большой семьи профессионалов. А это компании, имеющие свидетельства о включении в реестры таможенных представителей, таможенных перевозчиков, владельцы складов временного хранения и таможенных складов, водители, экспедиторы, логисты и многие другие, работа которых и составляет всю мощь ГК «RUSTA». Одним из ярких событий ее жизни можно назвать участие в первом международном грузовом автопробеге Китай – Монголия – Россия по маршруту Тяньцзинь – Эренхот – Улан-Батор – Улан-Удэ. Этот пробег дал старт символическому мосту дружбы и запуску движения грузового транспорта по новому экономическому коридору, объединившему Россию со странами Азии.

Сегодня ГК «RUSTA» под руководством генерального директора Сергея Бурого, члена МОЭС, профессионала с большим опытом и активной позицией эксперта отрасли, – это технологичная группа профессионалов с 10-летней историей в области автотранспортных перевозок в целом логистических услуг в России, странах СНГ и Европы с собственным парком автомобилей. Это водители с многолетним опытом работы в области автоперевозок, систематически проходящие аттестацию и повышение уровня квалификации. Это система автоматизации GPS/ГЛОНАСС-контроля движения автотранспорта (Track&Trace) с возможностью предоставления удаленного on-line доступа для клиентов, позволяющая быть технологичными на рынке. А еще ГК «RUSTA» – это дополнительный комплекс услуг на базе собственных ресурсов, куда входят складские услуги, таможенное оформление, страхование, консультации по юридическим и бухгалтерским вопросам. Все это позволяет ГК «RUSTA» быть надежным партнером для перевозчиков и осуществлять высококачественную поддержку бизнесу.



Перевозка продуктов питания

Транспорт для скоропортящихся пищевых продуктов проходит тестирование

КРИТЕРИЙ – КАЧЕСТВО

Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов – один из важнейших вопросов Транспортной отрасли России. Процесс этот регламентируется Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. от 30.12.2011) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом».

Согласно документу перевозка скоропортящихся грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в Женеве 1 сентября 1970 года (СПС), и утвержденными Правительством РФ правилами. Компетентным органом по СПС в Российской Федерации является Минтранс России.

Организации, осуществляющие международные перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, имеют в обязательном порядке свидетельства СПС (Сертификат АТР – зарубежный аналог СПС), так как при их отсутствии невозможно пересечь границу Российской Федерации и работать на территории Евросоюза и иных стран – участниц соглашения СПС.

Как на международных, так и на внутрироссийских маршрутах при перевозке скоропортящихся продуктов очень серьезное внимание уделяется транспорту. Автопарки предприятий-перевозчиков систематически проходят проверки на соответствие транспорта нормам СПС для последующего получения свидетельств СПС в Минтрансе России. Это особо актуально с учетом того, что довольно часто имеют место негативные последствия после поставки скоропортящихся продуктов в школы, больницы, детские дошкольные учреждения, дома престарелых и прочие социально значимые



объекты и употребления этих продуктов посетителями этих учреждений.

Торговые сети, производители скоропортящихся пищевых продуктов и транспортные компании для контроля качества доставки используют специальные транспортные средства различных классов. Соблюдение норм СПС позволяет гарантированно обеспечить население качественными продуктами и избежать значительных затрат на утилизацию продукции, которая потеряла свои качества при нарушении правил перевозки. Отметим также, что многие требования СПС применимы и для перевозки фармацевтической продукции.

Сегодня органами власти рассматриваются поправки в КоАП РФ, предусматривающие привлечение к ответственности за нарушение требований СПС. Уполномоченная Минтрансом России испытательная станция ООО «Термогарант», официально зарегистрированная Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, осуществляет все

виды испытаний согласно требованиям СПС, а также первичную сертификацию путем проведения испытаний образцов изотермических транспортных средств и холодильно-отопительного оборудования. Сотрудники испытательной станции имеют многолетний опыт работы, регулярно принимают участие в международных семинарах и тренингах, связанных с вопросами СПС, со своими зарубежными коллегами, постоянно обмениваются информацией с ведущими мировыми и российскими производителями изотермических транспортных средств и холодильно-отопительного оборудования, испытательными станциями и экспертными организациями стран – участниц соглашения.

Станции ООО «Термогарант» есть во всех регионах Российской Федерации. Они осуществляют периодический контроль за изотермическими свойствами находящегося в эксплуатации изотермического транспортного средства и проверяют эффективность термического оборудования каждого на-

ходящегося в эксплуатации транспортного средства – ледника, транспортного средства – рефрижератора или отопляемого транспортного средства, ведутся оценка соответствия нормам СПС и определение класса специального транспортного средства для конкретного вида перевозок. По результатам проведенных испытаний, тестов, проверок, исследований выдаются протоколы и заключения международного образца, которые признаются всеми компетентными органами стран – участниц соглашения. Одним из обязательных документов для получения свидетельства СПС в компетентном органе является протокол, выданный экспертной организацией по СПС.

**Станислав МАТВЕЕВ,
генеральный директор
ООО «Термогарант»**



СТРАХОВАНИЕ



**Начальник отдела страхования
пассажирских перевозок компании
«Ингосстрах»
Александр РЫБАЛЬЧЕНКО**

Закон № 67-ФЗ об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков (ОСГОП) действует с 2013 года, за последнее время в него был внесен ряд изменений, например, добавлены перевозки школьными автобусами, пересмотрены тарифы, которые для многих участников рынка стали ниже на 30%. С одной стороны, законодательство планомерно меняется в русле общих тенденций и накопления практики страхования перевозчиков, с другой – в нем по-прежнему остаются «белые пятна», необходимость устранения которых давно назрела.

Речь идет о распространении действия системы ОСГОП на операторов легкового такси: соответствующий законопроект будет рассмотрен Госдумой РФ в осенней сессии. Но даже если поправки будут приняты быстро, потребуются несколько лет, чтобы обязательное страхование пассажиров такси реально стало работать. Вместе с тем потребности участников рынка в таком страховании сегодня очевидны как никогда: объемы перевозок ежегодно растут, как и число страховых случаев. При этом сами пассажиры становятся все более юридически грамотными и подают судебные иски, чтобы компенсировать ущерб здоровью, полученный в ДТП с участием такси. Как таксопарки и агрегаторы защищают свой бизнес от рисков в ожидании принятия поправок в закон об ОСГОП, рассказывает начальник отдела страхования пассажирских перевозок компании «Ингосстрах» Александр РЫБАЛЬЧЕНКО.

Добровольная альтернатива

Страхование пассажиров в России

Замена ОСГОП

Пассажирские перевозки легковыми такси не подпадают под действие закона об ОСГОП и не обеспечены обязательным страхованием. При этом у участников этого рынка есть потребность в защите своих финансовых интересов, поскольку претензии со стороны третьих лиц – пострадавших пассажиров – возникают часто и могут достигать миллионных размеров. Чтобы компенсировать эти риски, перевозчики используют механизмы добровольного страхования. Сегодня многие операторы такси, автопарки и диспетчерские службы по всей стране страхуют своих пассажиров от несчастного случая (НС). Ингосстрах со своей стороны разработал для этих целей специализированную программу, механизм действия которой максимально приближен к ОСГОП. Пострадавшие пассажиры или их родственники обращаются напрямую к страховщику и получают выплаты в соответствии с тяжестью полученного вреда. Лимиты в рамках добровольной программы страхования от НС обычно составляют до 2 млн рублей на случай причинения вреда здоровью или жизни пассажира.

Сумма компенсации рассчитывается по тем же таблицам, которые используются в обязательном страховании перевозчиков. На практике это значит, что пассажир автобуса и клиент такси, скажем, с переломом руки, получают одинаковые компенсации, хотя и сформированные по разным программам страхования (в первом случае – по ОСГОП, во втором – по полису страхования от НС). После получения страховщиком полного комплекта документов от пострадавшего формируется компенсация. Этот период на практике занимает порядка 10 дней. При этом пассажиру не нужно доказывать свою правоту в судебном порядке и тратить время и нервы на разбирательства.

Дешевле, чем ОСАГО

Для операторов такси такое страхование выгодно вдвойне, поскольку тариф для каждой компании рассчитывается индивидуально и учитывает не только объемы автопарка, но и характер использования машин. Для службы городского такси, междугородного перевозчика и специализированной компании, например, доставляющей клиентов в аэропорт и обратно, цена страхования будет разной. Даже для двух таксопарков, работающих в городах, тариф может отличаться. Например, если один возит пассажиров по мегаполису, а второй – по небольшому городу. В любом случае добровольное страхование остается доступным для такси. Средняя годовая стоимость полиса составляет порядка 5000 руб. на 1 машину – это даже меньше цены ОСАГО.

От агрегатора до ИП

В авангарде рынка традиционно выступают крупные агрегаторы, которые наряду с таксопарками страхуют пассажиров, хотя формально не могут являться виновной стороной и нести ответственность в рамках претензий третьих лиц. Тем не менее для них это хороший маркетинговый ход, позволяющий привлечь клиентов, заслужить их лояльность и мотивировать пользоваться услугами конкретной компании. Практика показывает, что такой подход действительно работает. Людям сразу понятны выгоды: если поездка обеспечена страхованием, значит, пассажир дополнительно защищен. Более того, многие клиенты теперь сами требуют от таксиста включить счетчик, чтобы поездка была проведена официально и на нее распространялось действие страхового полиса. Причем это характерно не только для крупных мегаполисов, где потребители традиционно лучше разбираются в новых услугах, но и для малых населенных пунктов, где работают местные операторы такси, а машину часто не заказывают, а просто «ловят» на улице. Таким

образом, вслед за агрегаторами даже небольшие участники рынка (вплоть до ИП) приходят к пониманию необходимости подобного страхования для обеспечения своих конкурентных преимуществ.

Поправки в закон

Несмотря на то, что таксопарки нашли альтернативу обязательному страхованию ответственности перевозчиков и смогли защитить себя от рисков, задача включения такси в ОСГОП остается актуальной. И речь здесь идет не только о соблюдении прав пассажиров, а о развитии самого рынка таксомоторных услуг. По сравнению с другими нишами перевозок сектор такси выглядит «новичком»: здесь слабо проработана законодательная база, стандарты и т. д. Все это в конечном итоге влияет на безопасность перевозок.

Включение в эту деятельность страховой составляющей позволит модернизировать федеральное законодательство в соответствии с требованиями участников отрасли, создать механизмы регулирования споров, предложить компаниям выбор инструментов защиты интересов – сделать этот сектор перевозок более профессиональным и легитимным. Такие инициативы сегодня уже обсуждаются: в Госдуму внесен проект поправок, который будет рассмотрен в ближайшее время. После прохождения всех необходимых процедур одобрения Федеральным собранием настанет черед участников рынка – им необходимо будет подготовиться к изменениям, привести свою деятельность в соответствие новым требованиям.

Возможно, понадобится тестовый период для сбора первичной статистики. Все эти задачи понятны и вполне логичны, однако для их реализации потребуются время. В этой связи появление такси в орбите ОСГОП может состояться не ранее 2020 года. До этого момента участников рынка будут защищать добровольные программы страхования.



ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

Управление страхования транспортных операторов
127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, д. 41
8 (495) 234 36 06

toperators@ingos.ru
www.ingos.ru

СПАО «Ингосстрах». Лицензии ЦБ РФ СИ № 0928, СЛ № 0928, ОС № 0928-03, ОС № 0928-04, ОС № 0928-05, ПС № 0928 от 23.09.2015 г., ОС № 0928-02 от 28.09.2016 г. Реклама

Страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров

Над спецвыпуском работали:
Юрий Бурылин – главный редактор

Валерий Будумян – специальный корреспондент
Юлия Толмачева – Агентство автомобильного транспорта

Сергей Лебедин – верстка
Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru