

## Алексей Двойных: спектр целей и задач Росавтотранса расширяется



О комплексе актуальной проблематики, лежащей в сфере компетенции Агентства автомобильного транспорта мы подробно беседуем с генеральным директором ФБУ "Росавтотранс" Алексеем Двойных.

**- Алексей Викторович, в текущем году отечественный транспортный комплекс столкнулся с вызовами, обусловленными введением вынужденных мер по противодействию распространения коронавирусной инфекции. Как на сложившуюся ситуацию отреагировали в ФБУ "Росавтотранс", к реализации каких мер в отношении функционирования отрасли пришлось прибегнуть?**

- Прежде всего, я хотел бы сказать о важности организации непрерывной работы всей транспортной отрасли в такой сложный период, как угроза распространения коронавирусной инфекции. И Агентство автомобильного транспорта, в свою очередь, не прекращало свою работу ни на один день на протяжении всего этого времени.

В соответствии с рядом документов столичной Мэриями временно изменялся формат приема заявлений об установлении, изменении межрегиональных маршрутов, прекращении действия свидетельств об осуществлении перевозок по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, регистрации в реестре, изменении сведений в реестре и прекращении функционирования остановочных пунктов. Работа с заявлениями осуществлялась исключительно в электронном виде.

На период действия ограничений для граждан в связи с распространением инфекции, Агентство обратилось к организаторам автоперевозок с просьбой о подаче заявлений при помощи автоматизированной системы «220-ФЗ», которая позволяет оформлять разрешительные документы через личный кабинет, не пользуясь пересылкой заявок на бумажных носителях. Для удобства подачи заявлений на нашем сайте имеется соответствующая пошаговая инструкция.

И, разумеется, целый ряд межведомственных мероприятий с участием представителей ФБУ "Росавтотранс" проходил в дистанционном режиме.

К слову, в сложившейся ситуации, Правительством РФ для участников отрасли был сделан ряд послаблений. Так, в целях снижения административной нагрузки и затрат на обеспечение перевозчиками обязательных требований в условиях режима повышенной готовности, срок обязательного оснащения автобусов и грузовых транспортных средств, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, был перенесен на 1 год. Соответствующее постановление подписано Председателем Правительства РФ (ранее обязанность оснащать данные транспортные средства аппаратурой спутниковой навигации

была установлена с 31 мая 2020 года). Кроме того, до 30 июня 2021 года был продлен срок вступления в силу требования, обязывающего перевозчиков использовать автобусы, осуществляющие организованные перевозки групп детей, с года выпуска которых прошло не более 10 лет.

**- Какая отраслевая проблематика приобретает сегодня наибольшую актуальность на этапе выхода страны из карантина и постепенного возвращения функционирования отрасли в привычное русло?**

- Одними из важнейших на данном этапе можно назвать вопросы применения разработанных Минтрансом и Роспотребнадзором в соответствии с поручениями Президента Российской Федерации, санитарно-эпидемиологических правил СП 3.1.3597-20 «Профилактика новой коронавирусной инфекции (COVID-19)» и временных методических рекомендаций по организации работы предприятий автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта и внеуличного транспорта в целях защиты пассажиров и персонала в условиях неблагоприятной эпидемиологической обстановки и поэтапного снятия ограничений, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции. Они совсем недавно стали темой для обсуждения в рамках очередного нашего «отраслевого часа» с участием заместителя Министра транспорта Российской Федерации Алексея Семёнова. К обсуждению в дистанционном режиме было привлечено большое количество представителей рынка пассажирских перевозок и отраслевых экспертов. Мы стремимся максимально полно изучить актуальные вопросы, которые волнуют честных перевозчиков и владельцев автовокзалов, чтобы своевременно на них отреагировать на этапе возвращения государства к нормальной жизни.

**- С началом туристического сезона в Российской Федерации ожидается увеличение пассажиропотока на регулярных автобусных маршрутах в южных направлениях. Какиепри нынешних условиях изменения произошли в работе перевозчиков?**

- По поручению Минтранса России Агентство автомобильного транспорта провело работу по доведению необходимости соблюдения всеми перевозчиками на маршрутах требований «Временных методических рекомендаций по организации работы предприятий автомобильного транспорта в целях профилактики новой коронавирусной инфекции (COVID-19)».

К началу туристического сезона Минтранс России закончил работу по изменению маршрутов следования пассажирских автотранспортных средств с материковой части Российской Федерации на территорию Республики Крым по автодорожной части моста, соединяющего Крымский и Таманский полуострова.

В связи с вводом в эксплуатацию Крымского моста и открытием автомобильного движения по нему произошел сдвиг фактического расписания регулярных межрегиональных автобусных перевозок из-за сокращения времени движения при переезде с материка на полуостров. Действующие на тот момент графики движения транспортных средств на регулярные межрегиональные перевозки были составлены с учетом пересечения Керченского пролива с помощью Керченской паромной переправы. Время на переезд с Таманского полуострова на Керченский или в обратном направлении уменьшилось. Перевозчикам необходимо было в соответствии с Федеральным законом №220-ФЗ изменить маршрутную документацию и учесть изменение в расписании при движении по Крымскому мосту.

**- Данные изменения предполагают активизацию по линии взаимодействия федеральных органов исполнительной власти с отраслью и соответствующий уровень межведомственного взаимодействия.**

- Да, и в целях минимизации временных затрат на внесение изменений ФБУ "Росавтотранс" подготовило на рассмотрение перевозчикам предложение по корректировке расписания и пути следования автобусов. В ходе обсуждения перевозчики согласились с предложенной Агентством схемой и с необходимостью организации совместного согласования расписания для быстрого решения стоящей задачи.

Заместитель министра транспорта Алексей Семёнов провел ряд совещаний по вопросам организации транспортного сообщения на территории Республики Крым, в ходе которых внимание

участников было сосредоточено на безопасности пассажирских автоперевозок и обеспечении четкого взаимодействия всех структур, причастных к организации автобусных перевозок в Крыму. Были урегулированы спорные вопросы, связанные с изменением пути следования по маршрутам, приложены все усилия для рассмотрения заявлений перевозчиков на предоставление документации в оптимально короткие сроки в рамках требований российского законодательства.

**- О каком количестве участников перевозочного процесса идет речь?**

- На начало июня 2018 г. в Реестре межрегиональных маршрутов регулярных перевозок было зарегистрировано 176 межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, соединяющих Республику Крым и субъекты Российской Федерации, путь следования которых проходил через паромную переправу Керченского пролива.

По поручению Минтранса России ФБУ "Росавтотранс" взаимодействовало со специалистами Министерства транспорта Республики Крым, а также провел переговоры с перевозчиками для решения проблем, связанных с подготовкой заявлений и ускорения процесса получения свидетельств и карт маршрутов регулярных межрегиональных перевозок.

В ходе выполнения поручения из Реестра межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, ведение которого относится к полномочиям Минтранса России, исключены 14 маршрутов в соответствии с положениями Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ.

**- Какова статистика по Реестру на начало туристического сезона?**

- В настоящее время в Реестре зарегистрировано 167 маршрутов. На 127 маршрутов выданы свидетельства об осуществлении перевозок по маршрутам регулярных перевозок и карты маршрутов регулярных перевозок, что составляет 76,05 %, их них: 66 маршрутов с начальными/конечными остановочными пунктами, расположенными на территории Республики Крым; 61 маршрут с начальными/конечными пунктами отправления, расположенными в г. Севастополь.

Таким образом, все действующие маршруты согласованы, а по оставшимся 40-канеэксплуатирующимся маршрутам исследуется возможность исключения из реестра, так как перевозчики за это время не обратились в Минтранс России с заявлением об изменении маршрутов.

**- Как сами перевозчики отнеслись к переменам, связанным с правкой документации, ведь это стало для них дополнительной нагрузкой?**

- Работа по корректировке маршрутной сети межрегиональных автобусных перевозок в направлении Крыма была связана с масштабным согласовательным процессом и задействованием широкого круга перевозчиков, а также владельцев транспортной инфраструктуры.

Мы вышли на перевозчиков с предложенной схемой взаимодействия в начале июня 2018 года практически сразу после открытия пассажирского движения по мосту. В течение двух лет было проведено несколько совещаний в Москве, в Крыму и по ВКС, на которых необходимо было убедить 86 перевозчиков, многие из которых являются конкурентами друг другу, что только согласованные действия позволят достичь результата.

Я хочу сказать, что все участники перевозочного процесса ответственно подошли к решению важнейшей государственной задачи – организации транспортного сообщения с Крымом. Мне приятно осознавать, что все наши перевозчики – патриоты России, так как решения в соответствии с Федеральным законом «№220-ФЗ», защищающим права перевозчиков, могли принять только они сами, и ни у одного из них не возникло желания воспользоваться этим в личных интересах, добиваясь каких-либо привилегий. Абсолютно все организаторы перевозочного процесса сошлись в едином понимании задачи по необходимости обеспечения пассажирских автоперевозок в Крым согласно действующему законодательству. Хочу поблагодарить каждого за понимание и сказать, что испытываю гордость за отрасль автомобильного транспорта, где работают такие люди.

**- Как можно оценить эффект от введения в России тахографического контроля? Что можно сказать о динамике процесса на настоящий момент, на какие показатели планируется выйти в ближайшей и среднесрочной перспективе?**

- Мы проанализировали статистику по первым полугодиям 2019 и 2020 годов.

В сравнении с прошлым годом аналогичный период 2020 года показал, что количество тахографов, внесенных в перечень оборудования увеличилось с 78 тысяч до 78,5 тысяч, блоков СКЗИ активировано около 140 тысяч, – год назад этот показатель был на уровне 121 тысяч. Увеличение карт – на 8 тысяч, карт водителя – на 9 тысяч, карт мастерских прибавилось на 60.

Таким образом, мы не видим серьезных проблем с оснащаемостью тахографами транспортных средств, и можем смело констатировать стабильность развития данного направления отрасли по совершенствованию безопасности дорожного движения.

В настоящее время (на 1 июля 2020 года) в соответствующих перечнях учтены сведения о количестве:

- блоков СКЗИ – 1 590825
- тахографов – 1 147791
- оснащено тахографами транспортных средств – 958461
- карт РФ – 2 483 817
- мастерских РФ – 1 331

Опираясь на статистику по тахографии, виден положительный результат, и этот результат достигнут благодаря в том числе плодотворной работе участников рынка. И позиция Агентства состоит в том, что мы приветствуем активность от бизнеса по внесению предложений в части изменения законодательства, потому что прежде чем принимать новые решения, необходимо их проработать с теми, кто будет это реализовывать.

Мы видим, насколько серьезно перевозчики относятся к качеству предоставления услуг, и приоритетом является безопасность. Приходит общее понимание, что тахограф – это не только дополнительная нагрузка на бизнес, но и необходимое средство контроля. Печальная статистика показывает, что в основном крупные аварии с пассажирскими автобусами происходят из-за усталости водителя, который по причине регулярных переработок теряет бдительность и нарушает правила дорожного движения, либо вовсе засыпает за рулем. При этом, ответственность за жизнь и здоровье пассажиров лежит на перевозчике, который обязан обеспечить условия по соблюдению режима труда и отдыха водителем. И установка тахографа на борту транспортного средства – единственный существующий способ, позволяющий в рамках законодательства контролировать выполнение требований по дисциплине при управлении автомобилем.

Технологии в сфере тахографии в последнее время развиваются и способствуют переходу на новый уровень контроля с возможностью следить за параметрами движения в автоматическом режиме. Впереди большие планы по реализации цифровых решений при организации автоперевозок, задействовании он-лайн технологий. Все это позволит оздоровить рынок, поднять его участников на новый уровень, а главное – повысить безопасность при перевозках.

**- На каком этапе в настоящий момент находится процесс полномасштабного внедрения онлайн-тахографии в Российской Федерации? Что уже сделано и что запланировано в этой сфере на ближайшую перспективу, в частности, планируется ли запуск пилотного проекта по развертыванию технической инфраструктуры системы приема и обработки тахографической информации?**

- Работа в данном направлении активизировалась. Уже в рамках вебинара в конце мая нами была анонсирована долгожданная новость о начале запуска пилотного проекта по внедрению тахографов нового поколения с функцией приема и передачи сигналов GSM/GPRS и технических устройств систем мониторинга, контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути, обеспечивающих передачу информации в надзорные органы, который положит начало оснащению тахографами нового поколения транспортных средств для перевозки пассажиров, поставляемых в рамках реализации мероприятия по обновлению подвижного состава общественного пассажирского транспорта в городских агломерациях, предусмотренного Федеральным проектом «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Минтранс России поручил Росавтотрансу работать над реализацией данного пилотного проекта, и, начиная с 1 июня, по нему Агентством был проведен ряд совещаний рабочей группы. Все мероприятия проходят в онлайн-режиме с участием представителей Минтранса России, Росавтотранса, Государственной транспортной лизинговой компании, эксперты и представители организаций-производителей автобусов и троллейбусов, разработчика функциональных подсистем АИС «Тахографический контроль», изготовителей тахографов и технических устройств систем мониторинга, контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути, обеспечивающих передачу информации в надзорные органы.

К настоящему времени в рамках пилотного проекта осуществляется доработка технических и функциональных требований к тахографам, поставка в ГТЛК первой партии современных тахографов с возможностью передачи данных для контроля в автоматическом режиме.

На базе эксплуатируемой Росавтотрансом автоматизированной информационной системы «Тахографический контроль» создается и дорабатывается экспериментальная тестовая зона, предназначенная для приема и обработки данных, передаваемых тахографами, а также для ее последующей передачи в надзорные органы.

Таким образом, основная задача пилотного проекта – отработка и систематизация организационных, технических и программных решений, позволяющих обеспечить полноценное внедрение и использование онлайн-тахографов. Кроме того, в рамках пилотного проекта прорабатываются вопросы взаимодействия тахографов с внешними устройствами, в том числе, разработка единого универсального протокола информационного взаимодействия с ними.

**- Какие нормативные изменения произошли в сфере тахографии и что еще потребуется в данной сфере сделать в связи с внедрением в Российской Федерации онлайн-тахографии?**

- Из недавних изменений отмечу, что Постановлением Правительства Российской Федерации №944 от 27 июня 2020 года перенесен срок оснащения тахографами автобусов в городском регулярном сообщении на 1 год – до 1 июля 2021 года, что является одной из мер поддержки пассажирских автоперевозчиков из-за ограничений, направленных на предотвращение распространения коронавируса.

Продолжая тему вышеупомянутого пилотного проекта, хотелось бы подчеркнуть, что его результаты в дальнейшем будут использованы для совершенствования нормативно-правовой базы, регулирующей безопасность дорожного движения. Так, необходимо нормативно закрепить использование тахографа на федеральном уровне, включая определение онлайн-тахографа, состав передаваемой информации, порядок передачи, обработки и предоставления этой информации, а также технические требования к тахографу.

Что касается международных перевозок, а именно применения требований Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), международная система тахографии также находится в процессе изменений.

Европейским союзом разработано и активно используется новое поколение тахографов, так называемые смарт-тахографы. Основные особенности такого оборудования – это использование глобальных навигационных спутниковых систем для автоматической записи данных о местоположении транспортного средства, применение технологии выделенной связи ближнего действия (DSRC), которая позволяет осуществлять предварительный дистанционный контроль и определять потенциальных нарушителей режима труда и отдыха в общем потоке автотранспортных средств, возможность передачи информации с помощью интеллектуальных транспортных систем.

Нужно отметить, что с 15 июня 2019 года транспортные средства, впервые зарегистрированные в странах Европейского союза, уже оснащаются смарт-тахографами. На площадке ЕЭК ООН представителями Минтранса России и ФБУ «Росавтотранс» ведется работа по урегулированию вопросов включения требований к смарт-тахографам в ЕСТР и активно отстаиваются интересы российских перевозчиков в связи с предполагаемым включением таких требований. Предполагается, что решение о включении новых требований в ЕСТР будет принято на заседании Комитета внутреннего транспорта в феврале 2021 года.

Законодательство, регулирующее исполнение требований ЕСТР, также меняется. В настоящий момент девять приказов Министерства транспорта Российской Федерации регулируют выполнение требований международного соглашения ЕСТР. В целях упрощения регулирования порядка исполнения норм международного соглашения ЕСТР Минтранс России разрабатывает обновленные требования на основе действующих приказов. Агентство также принимает активное участие и оказывает содействие Минтрансу России в данной работе. Предполагается, что ряд приказов будут объединены по регулируемым направлениям, появится уточнение видов работ, выполняемых сервисными центрами (мастерскими) и необходимость передачи информации о проведенных калибровках и обнаруженных при проведении работ манипуляций с контрольным устройством в Росавтотранс. Планируется ввести уточнение требований к порядку выдачи и графической компоновке карт, используемых в цифровом контрольном устройстве, а также к порядку получения сертификата функциональности.

**- Алексей Викторович, но ведь пилотный проект по внедрению онлайн-тахографов в настоящее время – не единственный проект в сфере цифровизации на транспорте, где принимает участие Росавтотранс?**

- Действительно, еще одно новое направление, в котором задействованы ресурсы Агентства до конца 2020 года, это подготовка к эксперименту Минтранса России по внедрению электронных первичных перевозочных документов для автотранспорта при перевозках пассажиров и грузов, который проводится в рамках поручения Президента Российской Федерации по итогам совещания по вопросам развития автомобильной промышленности. Необходимо отработать взаимодействие при использовании транспортной накладной и путевого листа, оформленных в электронном виде, между участниками транспортно-логистической деятельности и федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих контрольно-надзорные, разрешительные и фискальные функции.

Росавтотранс в ходе данного эксперимента обеспечивает его организационно-методическое и техническое сопровождение, а также координацию взаимодействия всех участников эксперимента. На данный момент проведено первое заседание межведомственной рабочей группы по внедрению электронной транспортной накладной и электронного путевого листа с участием Минтранса России, ФНС России, МВД России, Ространснадзора, а также операторов электронного документооборота, перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей – со стороны бизнеса. Рассмотрены порядок и правила проведения эксперимента, определяется состав участников.

Внедрение электронных первичных перевозочных документов особенно необходимо в условиях поиска новых возможностей экономии и сокращения издержек во время восстановления экономики после пандемии, а также позволит преодолеть проблемы, связанные с бумажным оформлением транспортной накладной и путевого листа, таких как неправильное заполнение, потеря оригинала документа и другие.

Источник: сайт [anoartb.org](http://anoartb.org)