

«Тахограф обмануть невозможно»

Федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта» (ФБУ «Росавтотранс») создано в 2011 г. путем изменения федерального государственного учреждения «Московский областной учебно-курсовой комбинат автомобильного транспорта». В соответствии с уставом учреждение находится в ведомственном подчинении Министерства транспорта РФ, но по аналогии с существующими федеральными агентствами имеет сокращенное название Росавтотранс.

«It is impossible to cheat a tachograph»

Federal budget Institution «Agency of Road Transport» (FBU «Rosavtotrans»), was established in 2011 by changing the type of federal state institutions 'Moscow Region Training Road Transport Institution». In accordance with the charter of an institution it is in subordinate to the Ministry of Transport, but by analogy with the existing federal agencies is the abbreviated name Rosavtotrans.



С.А.Сухарев, Генеральный директор
ФБУ «Росавтотранс»

S.A.Sukharev, General Director
of the FSI «Rosavtotrans»



Генеральный директор Сергей Сухарев рассказал журналу «Транспортная безопасность и технологии» о целях и задачах учреждения, а также о проблемных вопросах автомобильного транспорта в России. Интервью состоялось в знаменательный день – ровно год со дня образования Агентства.

– Сергей Александрович, поздравляем вас с торжественной датой! Расскажите, пожалуйста, с какой целью было организовано Агентство автомобильного транспорта? Какие задачи решает ваша организация? Что удалось сделать за этот год?

– Основной целью деятельности Агентства является организация деятельности компетентного органа в обла-

сти автомобильного транспорта при реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации. В настоящее время Агентство решает ряд задач в рамках реализации международных соглашений ЕСТР, СПС, ДОПОГ и пассажирских автобусных перевозок.

За год существования проделана и продолжается большая работа в части создания нормативной базы, создаются филиалы Росавтотранса в административных центрах федеральных округов.

– А там и недалек тот час, когда вы станете полноценным федеральным агентством?

– Министерство транспорта РФ устанавливает Агентству государственное задание как бюджетному учреждению, при этом в части выполнения задания мы можем выполнять функции, в том числе и

федерального агентства. По своей сути мы исполняем функцию определенного демпфера между органами исполнительной власти и бизнесом.

– Таким образом, вашими стараниями чаяния перевозчиков теперь будут не только вами услышаны, но и преворены в жизнь?

– Это наша главная задача.

– На сегодняшний день действует Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте, которая включает сегмент по безопасности на автомобильном транспорте. Надо ли понимать, что вопросы безопасности будут также решаться вашим агентством?

– Для реализации комплексного подхода к обеспечению безопасности на автомобильном транспорте необходимо

взаимодействие всех причастных органов исполнительной власти: дорожников в лице Росавтодора, полиции в лице ГИБДД, и инструмента, объединяющего сообщество автомобилистов в полной мере, способного влиять на формирование законодательной базы. Появление агентства, представляющего интересы автомобилистов, было необходимо и неизбежно.

Среди вопросов обеспечения безопасности особенно остро стоит вопрос контроля за режимом труда и отдыха водителей. Это касается и пассажирских перевозок, и грузовых, как международных, так и межсубъектных. Я бы не стал отделять и муниципальные пассажирские перевозки. Везде мы сталкиваемся с одной и той же проблемой – это систематическое нарушение режима труда и отдыха водителя. Европейский опыт показывает, что без системы контроля (причем такой системы контроля, на которую сам водитель не мог бы повлиять) с ней не справиться. Очень уместна аналогия с кассовыми аппаратами в магазине, где продавец сам не может изменить выручку. Так же точно работает эта система контроля.

– Расскажите об этой системе.

– Прибор, позволяющий контролировать соблюдение режима труда и отдыха, называется тахограф. На смену аналоговым тахографам приходят цифровые. Водитель перед тем как начать движе-

ние, вставляет в тахограф карточку, в которую зашит чип, содержащий все необходимые персональные данные. Любой проверяющий – не обязательно проверяющий орган, это может быть начальник автоколонны, или директор предприятия – может также вставить карту предприятия и увидеть, были ли какие-то нарушения.

– А есть вероятность объединения тахографа и системы ГЛОНАСС?

– Производители уже этим занимаются. Они интегрируют тахограф с ГЛОНАСС, GPS и пр. Технологии это позволяют, и действительно, недалек тот час, когда водитель будет садиться за руль, вставлять карту, а система контроля в режиме онлайн, то есть реального времени, будет фиксировать параметры движения, которые будут отображаться на пульте диспетчерской. Такие системы реализованы в ряде городов России на муниципальном пассажирском автотранспорте например в Рязани, Липецке.

– В качестве эксперимента?

– Я бы сказал, что это уже перестало быть экспериментом. Реализованы эти проекты на региональном уровне. Это определенный опыт, реализовать который предстоит повсеместно.

– В связи с тем, что обязательная установка системы «ЭРА-ГЛОНАСС» на транспортные средства неизбежна, в

том числе и на частные автомобильные средства, у многих читателей нашего журнала возникает вопрос: а нужны ли в таком случае тахографы?

– Разговоры об этом идут давно. Нужно понять, что тахограф и «ЭРА-ГЛОНАСС» – не конкуренты. «ЭРА-ГЛОНАСС» – это система экстренного реагирования: определения координат и места нахождения...

– Вернемся к тахографам...

– Что такое тахограф? Он вообще не определяет местоположение. У него совершенно другая задача: он контролирует, сколько времени за рулем провел водитель.

– Как тахограф и «ЭРА-ГЛОНАСС» могут друг друга заменить?

Необходимо понять, что тахограф и «ЭРА-ГЛОНАСС» – не конкуренты. Решая разные задачи, они идеально дополняют друг друга.

Все эти споры начались именно с муниципального пассажирского транспорта, где упомянутые системы реализуются практически: представьте себе диспетчерскую, которая отслеживает тысячи автобусов, причем по огромному количеству параметров, таким как скорость движения, выполнение графика расписаний и пр. Так вот, когда такой диспетчерский центр есть, конечно, он сразу оценивает режим контроля труда и отдыха водителей. Но это при условии, что води-



тель выехал за ворота автотранспортного предприятия, затем был виден маршрут передвижения, а потом он вернулся в эти же ворота. Теперь представьте, что автобус поехал в другой город или за границу. Допустим, он оснащен системой «ЭРА-ГЛОНАСС». Мы можем проследить маршрут, но как мы узнаем, кто сидел за рулем? Здесь необходим тахограф.

Сейчас даже идет речь о том, чтобы интегрировать карту тахографа в водительское удостоверение. Все производители и грузовых автомобилей, и автобусов обязательно оснащают тахографами весь выпускаемый автотранспорт.

– Кроме Горьковского автозавода...

– Проблемы производителей лежат в иной плоскости. Если же говорить о так называемых маршрутных такси, то это вообще отдельная история. Мы же все видим, что происходит. Водитель в сумасшедшем режиме работает по 14 часов в сутки. И что в результате такой перенагрузки? Контроль за выпуском на линию отсутствует, контроль за режимом труда и отдыха отсутствует, система повышения квалификации водителей отсутствует.

– По словам Евгения Михайлова, заместителя руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, в ближайшее время предстоит обновление парка машин на московском городском общественном транспорте. При этом все новые машины будут в обязательном порядке оснащены системой «ЭРА-ГЛОНАСС». В то же время оснащение их тахографами не предусмотрено.

– Перед Департаментом стоят свои задачи. Им нужно знать, где находится автотранспорт, к тому же существуют планы оснастить остановки специальными табло, отражающими время ожидания транспортного средства по каждому маршруту. Для этого также необходима «ЭРА-ГЛОНАСС».

– Кстати, о маршрутах. Агентство занимается маршрутизацией и эффективностью маршрутной сети?

– Если вы о городском транспорте, то нет. Поскольку мы являемся учреждением федерального органа исполнительной власти, вопросы муниципального уровня не в нашем ведении. В то же время одно из направлений нашей деятельности – это выполнение функций компетентного органа по Соглашению о международном автомобильном сообщении. С точки зрения повышения эффективности перевозок, задачи, которые стоят перед муниципальным транспортом и межрегиональным, различны.

Тахограф – бортовое техническое устройство измерения, предназначенное для непрерывной индикации и регистрации в автоматическом режиме времени, скорости движения и пробега автомобиля, периодов времени труда и отдыха водителей. Определяющими факторами в понятии тахографа являются принципы контроля: постоянный, автономный, объективный и, самое главное, обеспечивающий неотвратимость наказания. Особое внимание уделяется именно двум последним принципам – объективности и неотвратимости наказания. Поскольку тахографы используются при международных перевозках и контролируются на территории различных стран, а эксплуатируются водителями различных национальностей, то прибор имеет наднациональный интерфейс общения – в тахографе используются пиктограммы, а не национальный язык того или иного государства. Пиктограммы – это графические изображения режимов работы, событий и команд, которые позволяют пользователю управлять прибором, даже не зная языка общения, установленного в данном приборе ранее.

– По уровню безопасности маршруты на территории России разнятся. В вашем ведении разработка каких-то альтернативных маршрутов, корректировка их, с учетом выбора в пользу большего уровня безопасности?

– Опять-таки, если речь идет о маршруте внутри региона, то это вопрос региональных властей. Когда же открывается маршрут из одного субъекта в другой, необходимо получить согласование в обоих; зачастую местные власти начинают друг другу выдвигать встречные условия. Страдает в итоге перевозчик, который из-за административных барьеров не может получить необходимые согласования. Законопроект о межсубъектных автобусных пассажирских перевозках, который проходит сейчас определенную стадию согласования, должен помочь изменить ситуацию.

– Возвращаясь к системам, о которых мы сегодня говорили. Как сильно они влияют на стоимость перевозок?

– Тахограф по своей стоимости сопоставим с двумя-тремя заправками автобуса. Калибровка требуется раз в 2 года, ее стоимость также невысока. Проблема здесь другая: это влияние на общественное мнение определенных заинтересованных групп. Ведь если на маршрутное такси поставить тахограф, уже завтра придется брать больше водителей на работу, создавать им условия, платить белую зарплату, выходить из тени, платить налоги, выполнять иные требования, отвечающие за безопасность. О том, что этот самый тахограф защищает водителя от произвола работодателя, об этом мало кто говорит и пишет.

В советское время проезд в автобусе стоил 5 копеек, на так называемом «рафике», советском прообразе нынешней маршрутки – 15, что в 3 раза дороже. Сейчас цена одинаковая, за счет недобросовестной конкуренции, когда участниками рынка не соблюдаются установленные требования к обеспечению безопасности,

в том числе техническому обслуживанию автотранспортных средств. На межрегиональном уровне это выглядит так: зачем нам соблюдать маршруты, выполнять какие-то требования? Мы лучше повесим табличку «Заказной», составим список пассажиров, мол, везем организованную группу – и вперед. Нет ни постоянного маршрута, ни пункта отправления, назначения. А автобус с людьми идет по федеральной трассе и ночью, и днем.

– Какие сложности могут возникнуть в работе тахографа в других странах при международных перевозках?

– При международных перевозках автотранспортные средства оснащаются тахографами, прошедшими процедуру одобрения типа, единую для всех стран-участниц ЕСТР. Тахограф выдает информацию символами, понятными всем контроллерам. Причем если нарушение было совершено в другой стране, все равно оштрафуют. Язык устройства можно перепрограммировать. Также тахографы снабжены встроенными принтерами, наподобие кассовых аппаратов, а язык пиктограмм понятен всем.

– Здесь уже возникает вопрос о другом аспекте безопасности – информационном. На данные, хранящиеся в тахографе, никак нельзя воздействовать?

– Подобные проблемы существовали с аналоговыми тахографами, в случае с цифровыми это полностью исключено. Тахограф работает как черный ящик: его можно вскрыть только один раз. Повлиять на данные, которые будут распечатываться, допустим, можно, но на данные самого устройства нет. К тому же сама попытка вмешательства будет также отражена в памяти тахографа. Поэтому, отвечая на ваш вопрос, можно с уверенностью сказать: обмануть тахограф невозможно.

– Спасибо! 