



Вестник Росавтотранса

Приложение к информационно–аналитической газете «Транспорт России»

С Днем работников автомобильного и городского пассажирского транспорта!

Уважаемые коллеги!

Примите искренние поздравления с Днем работников автомобильного и городского пассажирского транспорта!

Невозможно представить себе современную жизнь без автомобильного транспорта, а значит, и без профессионалов, обеспечивающих бесперебойное функционирование этого важнейшего в производственной структуре экономики звена. На тех, кто избрал автомобильный транспорт делом всей своей жизни, ложится большая ответственность. В любую погоду и любое время суток автомобилисты должны безопасно и в срок доставить пассажиров и грузы.

Государство уделяет особое внимание системному развитию, безопасному, надежному и качественному функционированию автомобильного транспорта. Автотранспортный комплекс России по праву является одной из базовых отраслей отечественной экономики и играет особую роль в ее развитии, обеспечивая территориальное и социальное единство страны, развитие промышленности, сельского хозяйства, повышая качество жизни миллионов наших граждан.

В этот праздничный день самые теплые пожелания хочу адресовать ветеранам автомобильного транспорта,



посвятившим лучшие годы жизни любимой профессии. Желаю всем работникам автомобильного и городского пассажирского транспорта крепкого здоровья, семейного благополучия, успешной и плодотворной работы, новых достижений в делах и начинаниях.

Стабильной, безаварийной работы и удачи на жизненном пути!

**Министр транспорта РФ
М.Ю. СОКОЛОВ**

*Дорогие друзья,
уважаемые коллеги!*

От имени Агентства автомобильного транспорта и от себя лично от всей души поздравляю работников и ветеранов автомобильного и городского пассажирского транспорта с профессиональным праздником!

Сегодня перед нами стоят масштабные задачи, успешное решение которых позволит выйти автотранспортной отрасли на новый уровень развития и совершенствования транспортной инфраструктуры, наращивания объемов автомобильных перевозок пассажиров и грузов, безопасности и качества предоставляемых транспортных услуг.

В этот праздничный день мы чествуем не только автомобилистов, но и работников городского пассажирского транспорта. Хочу поблагодарить всех работников автотранспортного комплекса России за высокое профессиональное мастерство и самоотверженный каждодневный труд, связанный с огромной ответственностью. Особую признательность хочу выразить ветеранам автотранспортной отрасли, многие из которых до сих пор остаются в строю и, находясь на заслуженном от-



дыхе, передают молодым специалистам бесценный опыт.

От всей души желаю всем труженикам и ветеранам автомобильного и городского пассажирского транспорта крепкого здоровья и долголетия, благополучия, созидательной работы и новых успехов в профессиональной деятельности!

**Генеральный директор
Агентства автомобильного
транспорта
С.А. СУХАРЕВ**



Время «невидимок»

Агентство автомобильного транспорта: два года со дня основания –

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Минуло два года со дня учреждения Агентства автомобильного транспорта. Что сделано за это время, каковы промежуточные итоги деятельности новой госструктуры? На эти и другие вопросы мы попросили ответить руководителей Агентства и его подразделений.

О сегодняшнем дне Агентства автомобильного транспорта рассказывает генеральный директор Сергей Сухарев:

– Хотелось бы отметить, что Агентство успешно справляется с задачами, определенными Министерством транспорта Российской Федерации. За короткий срок пройден нелегкий путь становления и развития, изменилась структура Агентства. В регионах мы представлены по всей стране, от Калининграда до Владивостока: на сегодняшний день открыты 12 филиалов во всех федеральных округах РФ. В настоящее время создаются филиалы в Дагестане и Татарстане. Существенно увеличилась штатная численность и количество выполняемых задач. Хочу подчеркнуть, что мы строим работу, опираясь на филиалы. Из Москвы все нюансы учесть невозможно, а филиалам на местах лучше видны заботы и проблемы автотранспортников. Люди должны иметь возможность решать вопросы в своих регионах с применением современных технологий.

Одно из основных направлений деятельности Агентства – ведение реестра маршрутов регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении. На сегодняшний день в реестре состоят 511 маршрутов между Российской Федерацией и 19 иностранными государствами, проводится работа по расширению географии и увеличению количества международных маршрутов. Наибольшее количество маршрутов согласовано на Украину – 117 маршрутов, в Казахстан – 100 и в Китай – 81. Реестр регулярных международных автобусных маршрутов публикуется и обновляется на официальных сайтах Агентства и Минтранса России. Агентство постоянно актуализирует реестр, подбирает национального перевозчика в тех случаях, когда поступает обращение иностранного перевозчика, не имеющего паритетного партнера с российской стороны.

Также ведется работа и по организационно-техническому обеспечению деятельности Межведомственной аттестационной комиссии, которую возглавляет заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул. На основании экспертизы документов проводится аттестация экспертов-техников для оценки ущерба в рамках законодательства по ОСАГО.

Агентство оказывает содействие Департаменту государственной политики в области



Одним из ключевых событий для транспортной отрасли и точкой отсчета для всех международных автомобильных перевозчиков страны в 1963 году стал первый международный рейс в Европу, когда Минавтотрансу РСФСР руководством Советского Союза было поручено организовать регулярные международные перевозки грузов.

В начале сентября 2013 года в Москве заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул принял участие в торжественном мероприятии, посвященном 50-летию открытия международных автомобильных перевозок в России, которое состоялось на терри-



тории одного из старейших транспортных предприятий. Отсюда в августе 1963 года были отправлены первые рейсы грузовых автомобильных перевозок в страны Европы, открыв новый путь для отечественного грузового автомобильного транспорта. В своей поздравительной речи Николай Асаул отметил важность и значимость развития международных автомобильных перевозок для страны, поблагодарил за труд и усердие работников автотранспортной отрасли. В честь праздничной даты замминистра дал старт юбилейным автопоездам, которые отправились по маршруту первого международного рейса 1963 года – Москва – Прага.

автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России в разработке нормативно-правовых актов.

Для реализации международного Соглашения о перевозках скоропортящихся пищевых продуктов сделаны определенные шаги: 16 сентября 2013 года Правительством РФ было принято постановление о наделинии Минтранса России полномочиями по назначению испытательных станций, экзапертов и выдаче свидетельств на соответствие транспортных средств требованиям соглашения.

При тесном взаимодействии филиалов с территориальными управлениями госавтотранснадзора организована работа экзаменационных комиссий по проверке и оценке необходимых знаний водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы. Сейчас в масштабах всей страны налажена работа 80 комиссий. Могу сказать, что с начала года около 15 тыс. водителей успешно прошли процедуру экзаменации.

Формируется реестр объектов транспортной инфраструктуры (автостанций, автовокзалов и т. д.), которые соответствуют действующим требованиям в качестве начальных, промежуточных и конечных остановочных пунктов международных маршрутов. Учитываются требования по безопасности, техническому обслуживанию транспортных средств, предоставляемому пассажирам объему услуг соответствующего качества. Работа, надо признать, сложная. Есть регионы, обладающие определенной спецификой: это и Дальний Восток, и Калининград, которые в силу своего географического положения имеют целый ряд особенностей.

О мерах по повышению безопасности международных автобусных перевозок рассказывает заместитель генерального директора Агентства Леонид Липсиц:

– Сегодня одна из самых актуальных тем – внедрение тахографии на автомобильном транспорте: необходимо взять под контроль ситуацию на дорогах. Ни для кого не секрет, что большое количество ДТП случается из-за банальной усталости водителей. При этом отмечу, что конкуренция в сфере перевозок, в том числе автобусных, усиливается. В результате нередко компании стремятся выжать все возможное из людей и машин, игнорируя требования безопасности. Несмотря на усталость, водители отправляются в рейс, а во время поездки не хотят останавливаться, чтобы отдохнуть. Яркими примерами нарушения установленного режима труда и отдыха водителей являются последние резонансные аварии в Пензенской и Псковской областях, унесшие жизни многих людей. Водители, по версии следствия, засыпая за рулем, выезжали на полосу встречного движения.

Чтобы изменить ситуацию, Минтрансом России было принято решение об оснащении автобусов, осуществляющих перевозку на международных и междугородных маршрутах, системами контроля использования рабочего времени водителем.

Агентством выполняется работа по ведению перечней сведений о мастерских, осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов, о моделях тахографов, карт и блоков СКЗИ тахографов.

Контроль за режимом труда и отдыха водителей с помощью контрольных устройств – тема не новая. Еще в 1996 году вышло постановление Правительства РФ, которым предписывалось осуществить с 1 января 1998 года оснащение вновь изготавливаемых автобусов с числом мест более 20 и грузовых автотранспортных средств с полной массой свыше 15 тонн, предназначенных для междугородных и международных перевозок, тахографами – контрольными устройствами для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя – в соответствии с Европейским соглашением,

касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки.

Что касается сегодняшних реалий и тех условий, которые создаются у нас в стране для контроля режима труда и отдыха водителей, то в законодательство внесены необходимые требования, вышло постановление Правительства РФ, определившее, что компетентным органом в этой сфере является Минтранс. Тот, в свою очередь, выпустил приказ, который определил технические требования к контрольным устройствам.

В настоящее время формируется, в том числе с участием специалистов Агентства автомобильного транспорта, порядок оснащения транспортных средств тахографами, и в ближайшее время будут определены этапы оснащения в зависимости от видов ТС и выполняемых перевозок.

О масштабах говорить нет смысла, скажу лишь, что Агентству предстоит огромная работа, большей частью связанная с ведением реестров (реестры одобренных типов устройств, выдаваемых карт и т. д.), и оно к этому готово.

Теперь о сервисном обслуживании автобусов. Начать следует с нормативных документов, которые планируются к выходу и над которыми специалисты Агентства сейчас работают. В хорошей степени готовности находится документ, который определит правила безопасной перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом. Мы очень рассчитываем, что с выходом этого документа ситуация с контролем выпуска на линию транспортных средств и за соответствующей подготовкой лиц, которые отвечают за выпуск ТС, существенно улучшится. Речь идет не только о технической исправности, но и о предрейсовых осмотрах водителей, подготовке специалистов по безопасности на самом транспортном предприятии и т. д. Это нормальный комплексный подход, реализованный в нашей стране несколько десятилетий назад.

Но надо учитывать, что внедрение новых технологий обеспечения безопасности потребует от автотранспортных предприятий значительных затрат. К сожалению, многим компаниям, особенно мелким, они, что называется, не по карману. Что им остается? Рисковать, пренебрегая требованиями безопасности. Выход один – укрупнение предприятий.

И еще убежден, что назрела необходимость введения лицензирования на все виды пассажирских перевозок, а не только регулярных. Что происходит сегодня? Перевозчик устанавливает на стекло табличку «заказной», и к нему от проверяющих нет никаких претензий. А в действительности мы имеем дело с регулярным маршрутом, даже с организацией предварительной продажи билетов.

Ведь что такое нелицензированный перевозчик? Для контрольных органов он – «невидимка». Его нет в плане проверок, остановить его на дороге транспортный надзор не может,



прошло

итоги, анализ, перспективы работы

сотрудники ГИБДД в основном проверяют наличие необходимых документов и страховой полис, но не выполнение водителем требований по безопасности.

Так или иначе, отрасль к лицензированию придет, это вопрос времени. Но сейчас от недобросовестных конкурентов страдает добросовестный перевозчик. Если раньше перевозчики говорили: никто нам не нужен, только дайте возможность работать, то в настоящее время ситуация изменилась и речь уже идет об ужесточении контроля, введении нормативов, которые способствовали бы вытеснению с рынка недобросовестных перевозчиков. Рынок насытился, и теперь те компании, которые нацелены работать цивилизованно и вкладывать деньги в развитие, не хотят, чтобы их усилия нивелировались из-за того, что на рынок выходят «серые» перевозчики, которые зачастую доверяют руль автобуса малоподготовленным водителям.

О региональной специфике в сфере международных автобусных перевозок рассказывает начальник отдела международных маршрутов Павел Кошкин:

– Начнем с Дальнего Востока. Специфику работы определяет в первую очередь географический «сосед» – КНР и связанные с этим особенности пассажиропотока. Существуют проблемы, связанные с ограниченным количеством сухопутных пунктов пропуска. Есть зонные особенности, связанные с работой паромных переправ на Амуре. Создает трудности тот факт, что пункты пропуска, которые ведут работу, исчерпали свою пропускную способность и не справляются с потоком пассажиров и грузов, который сформировался на сегодняшний день. Вопросы функционирования автомобильных пунктов пропуска находятся в ведении Росграницы.

В пределах компетенции Агентства мы сталкиваемся с трудностями при согласовании маршрутов. Если говорить о направлении на Китай, то у нас заявок на открытие регулярных маршрутов существенно больше, чем может на сегодняшний день обеспечить пропускная способность пунктов пропуска. Естественно, мы вынуждены учитывать этот фактор. Надемся, что в ближайшее время ситуация изменится в лучшую сторону.

Если говорить про западную границу, здесь в чем-то схожие моменты, плюс к тому же скаывается сезонность в работе. Из года в год повторяются пиковые нагрузки, когда пункты пропуска не справляются с работой и из-за этого на них возникают огромные очереди.

В своей работе мы также должны учитывать не только пассажиропотоки при формировании маршрутной международной сети, но и соблюдение паритетных начал в деятельности и наших перевозчиков, и иностранных. Не должно быть ситуации, когда иностранный партнер активно работает, осуществляя перевозки пассажиров на международном маршруте, но при этом интересы наших перевозчиков каким-то образом ущемляются. В этом случае мы также держим руку на пульсе.

Есть одно системное условие, определяющее ситуацию: когда наблюдается сильный перекос у граничащих государств в экономическом развитии, неизбежно возникает демпинг. Скажем, нашим перевозчикам очень трудно конкурировать с казахстанскими перевозчиками или другими азиатскими соседями. Это объективный фактор, с которым тоже приходится считаться.

Влияет на работу Агентства и создание Таможенного союза. Дело в том, что до создания ТС

транспортный контроль осуществлялся на границе с тем же Казахстаном или Белоруссией. Сегодня этот контроль на границах снят, и стало намного больше фактов недобросовестной конкуренции со стороны иностранных перевозчиков. Предполагалось, что контроль будет осуществляться на территории России, но для этого, сами понимаете, должна быть создана соответствующая инфраструктура.

Процедура согласования международных маршрутов за два года практически не изменилась. С точки зрения количественных характеристик, общее число маршрутов в реестре также мало меняется. Мы внимательно следим за тем, чтобы согласованные маршруты действительно работали. Если выясняется, что по каким-то причинам маршрут не действует, мы его немедленно убираем из реестра, который находится в открытом доступе. Пассажиры должны видеть только те маршруты, по которым можно доехать до места назначения комфортно и безопасно.

О работе Росавтотранса по проверке уровня подготовки водителей, перевозящих опасные грузы, рассказывает начальник отдела методического сопровождения Николая Вибль:

– Принцип построения работы простой и понятный. Для проведения независимой и объективной оценки уровня знаний водителей, перевозящих опасные грузы и прошедших обучение в образовательных организациях, Минтрансом России созданы экзаменационные комиссии. В работе экзаменационных комиссий наряду со специалистами агентства принимают участие представители Ространснадзора, Госавтоинспекции, администраций регионов и общественных организаций.

Сейчас по России действуют 80 экзаменационных комиссий по отбору водителей, перевозящих опасные грузы. По последним данным, порядка 20 тыс. водителей были допущены к экзаменационным испытаниям, из них около 15 тыс. успешно сдали экзамен и получили право на перевозку опасных грузов.

На основе программы обучения разработаны экзаменационные вопросы, и из них в каждой комиссии созданы свои экзаменационные билеты. Программа обучения строится по модульному принципу и состоит из нескольких курсов обучения, базового и специализированных: по перевозке в цистернах, взрывчатых и радиоактивных веществ. Экзамены проводятся по каждому из перечисленных курсов обучения и в случае успешной сдачи дают право водителю перевозить те или иные опасные грузы. Экзамен считается сданным, если водитель положительно ответит более чем на 75% поставленных вопросов. Система абсолютно понятная, прозрачная и всем знакомая.

В тех случаях, когда работа комиссии вызывает сомнения по объективности принимаемых решений, производятся проверки соответствующих комиссий. Как правило, это связано со стабильными результатами сдачи экзаменов как с высоким процентом сдавших, так и со слишком низким. К примеру, возникли опасения по некорректной работе экзаменационной комиссии в Архангельске: что-то уж очень хорошо сдают. Приехали, проверили, поменяли билеты в последний момент перед экзаменом. И убедились: действительно, все честно экзамен выдержали. Есть, конечно, и иные результаты проверок, и, как результат, адекватные кадровые мероприятия, но в целом действующая система проверки подготовки водителей доказала свою эффективность.



Больше филиалов – качественнее работа

Так считает первый заместитель генерального директора Росавтотранса Валерий Машков

ПРИОРИТЕТЫ

Сегодня одной из приоритетных задач в деятельности Агентства автомобильного транспорта является организация эффективной работы его филиалов, которая направлена на исполнение задач в области автомобильного транспорта при реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации.

Как считает первый заместитель генерального директора Агентства автомобильного транспорта Валерий Машков, залог дальнейшей успешной деятельности организации – в создании ее мощной разветвленной филиальной сети. Непосредственная связь с перевозчиками и предприятиями транспортной отрасли в регионах позволит намного эффективнее и качественнее решить все возникающие вопросы, организовать контроль исполнения тех или иных решений.

– Только благодаря наличию обратной связи и взаимодействию с коллегами в регионах мы сможем наладить эффективную работу всего Агентства в целом, – отметил Валерий Машков. – Сегодня на территории Российской Федерации созданы и успешно функционируют двенадцать наших филиалов. Два из них – в Красноярске и Пскове – мы открыли совсем недавно. Они, вероятно, станут межрегиональными, то есть псковский филиал охватит своей деятельностью Новгородскую область, а красноярский – еще две республики, Хакасию и Тыву. Сейчас решается вопрос, насколько эффективна будет их деятельность в таком статусе. Вместе с тем открытие большого числа филиалов – не самоцель руководства Росавтотранса, хотя мы и заинтересованы в скорейшем расширении и представлении Агентства во всех субъектах Российской Федерации. Главная задача – эффективная работа на местах с применением современных методов и технологий. На филиалы возложена ответственная работа по взаимодействию с местными органами власти, территориальными управлениями Росавтодора, региональными отделениями общественных объединений и организаций, связанных с автомобильным транспортом. Но нельзя забывать, что каждый филиал в силу региональных особенностей имеет свою специфику.

В качестве примера Валерий Машков привел филиал Росавтотранса в Дальневосточном федеральном округе. За минувший период 2013 года там неоднократно проводились встречи специалистов компетентных органов Российской Федерации и Китайской Народной Республики. Вопросы касались организации и расширения сети регулярных международных пассажирских и грузовых маршрутов, развития международных транспортных коридоров северо-востока Азии (СВА): «Приморье-1», связывающего порты Приморского края с провинцией Хэйлунцзян, и «Приморье-2», соединяющего порты юга Приморья с провинцией Цзилинь.

Одна из последних встреч на межправительственном уровне состоялась в начале сентября 2013 года в Пекине. В рамках встречи прошло 17-е заседание рабочей группы по морскому, речному, автомобильному транспорту и автомобильным дорогам под руководством заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула и 17-е заседание российско-китайской подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта под председательством министра транспорта РФ Максима Соколова.

– Плодотворная работа с китайскими коллегами ведется и по подбору перевозчиков, формированию маршрутной сети пассажирских перевозок, организации смешанного вида перевозок, в которых задействованы паромные сообщения, – подчеркнул Валерий Машков. – Здесь своя специфика: паромные переправы работают сезонно, в период навигации. Очень важно грамотно увязать автомобильные маршруты с расписанием регулярного паромного сообщения. Что касается зимнего пери-



ода, то в это время перевозки пассажиров и грузов приходится организовывать по льду и возможность осуществлять такие перевозки появляется только после соответствующего заключения межведомственной комиссии МЧС с последующим изданием нормативного акта субъектом РФ.

Не менее важным направлением деятельности филиала в ДФО является активное участие в экзаменационных комиссиях по проверке и оценке знаний водителей, перевозящих опасные грузы (ДОПОГ). Также филиал осуществляет деятельность по предварительной экспертизе документов на допуск к работе сервисных центров (мастерских) по установке, проверке, ремонту тахографов и предварительной экспертизе документов для открытия международных регулярных автобусных маршрутов в ДФО.

– И это далеко не полный перечень функций нашего дальневосточного филиала, – пояснил Валерий Машков. – Впрочем, другое, не менее ответственное направление – северо-западное. Здесь граница разделила людей, связанных родственными и дружескими узами с тех времен, когда у нас было единое государство. Эта связь, конечно, не прервалась, но ездить друг к другу стало хлопотнее. К примеру, Псковская область граничит с тремя государствами: Белоруссией, Эстонией и Латвией, которые раньше были союзными республиками СССР. А Калининград и вовсе анклав.

Еще одно важное направление, о котором упомянул Валерий Машков, – южное. И здесь жители были разделены новыми границами, но, как и прежде, им тоже необходимы встречи, общение. К примеру, на Украину сегодня организованы порядка 110 международных автобусных маршрутов, еще 100 маршрутов – в Казахстан. Они проходят по территориям Приволжского и Сибирского филиалов Агентства автомобильного транспорта. И на каждый филиал возложен тот самый огромный пласт функциональных обязанностей, о котором говорилось на примере филиала в ДФО.

– Недавно нами принято решение и началась работа по созданию филиалов Агентства в Республиках Дагестан и Татарстан, – отметил Валерий Машков. – Часто выезжая в регионы для участия в различных совещаниях и конференциях, руководство Росавтотранса никогда не упускает возможности пообщаться с руководителями филиалов, представителями региональных властей, местными автотранспортниками. Одновременно идет подбор квалифицированных кадров для филиалов. Нам важен уровень подготовки людей. И руководитель филиала, и специалисты должны быть грамотными, высококвалифицированными, знающими и понимающими проблемы на местах. Поэтому приоритет отдается тем, кто работал в автомобильной отрасли своего региона, хорошо знаком с его спецификой, имеет высокую квалификацию. Словом, тем, кого знают, уважают и кому доверяют.



Сбалансированное развитие

автомобильного и других видов транспорта надо обеспечить законодательно

СЛОВО – СПЕЦИАЛИСТУ

Правительство РФ намерено принять обновленную «Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года». В разработке предложений в области автомобильного транспорта активно участвовали специалисты ОАО «НИИАТ». Мы встретились с заведующим научно-исследовательским отделом ОАО «НИИАТ», кандидатом экономических наук Иваном Батищевым.

– Иван Иванович, насколько плодотворно вы работали с разработчиками стратегии, насколько открыты они оказались к критике?

– Проект обновленной Транспортной стратегии подробно и заинтересованно обсуждался на различных уровнях. Получено большое количество замечаний. При окончательной доработке этого документа большинство наших предложений было учтено, и мы ждем официального принятия стратегии Правительством РФ.

– В автотранспортной отрасли огромное количество хозяйствующих субъектов. По данным статистики, автотранспортом перевозится 57% всех грузов. Парк грузовых автомобилей растет. Сегодня он составляет более 5,5 млн единиц. Насколько оптимальна на сегодняшний день эта цифра?

– В настоящее время никто не может сказать, сколько надо иметь грузовых автомобилей, а главное, каких (по грузоподъемности, типу кузова или специализации). На этот вопрос может дать ответ транспортно-экономический баланс региона, административного округа, страны в целом. На основе транспортно-экономического баланса возможно также установление сферы эффективного применения различных видов транспорта, в том числе и автомобильного транспорта в сравнении с железнодорожным.

– Значит нужно это как-то урегулировать, нужна какая-то нормативная база?

– Да, конечно. По нашему мнению, необходимо разработать проект федерального закона «О



Заведующий научно-исследовательским отделом ОАО «НИИАТ» Иван Иванович Батищев

транспортно-экономическом балансе», единого для всех видов транспорта и обслуживаемых отраслей экономики. Принятие такого закона позволит определить общие принципы и правовые основы формирования и ведения транспортно-экономических балансов России, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, а также подготовить правила и порядок разработки таких балансов, определить правовое положение субъектов транспортных систем при формировании и ведении транспортно-экономических балансов, позволит установить правовые основы для сбалансированного развития всех видов транспорта страны.

– Несмотря на то, что работа в области регулирования рынка ведется серьезная, в

автомобильных перевозках, как ни в каких других, понятие «теневое рынка» широко распространено.

– К сожалению, рынок автотранспортных услуг в сфере грузового автотранспорта в настоящее время является слабоконтролируемым и непрозрачным. В результате значительная часть перевозчиков (в отдельных регионах страны до 80% от общего их количества) находится в «теневом» секторе рынка. «Теневые» перевозчики не уплачивают налоги, в связи с чем бюджет страны, по экспертной оценке, недополучает сотни миллиардов рублей в год. До последнего времени наши перевозчики практически полностью были освобождены от уплаты за пользование автомобильными дорогами, если

не считать частичной компенсации дорожной составляющей в затратах на перевозку груза в виде транспортного налога и незначительных поступлений от сборов на некоторых участках платных дорог. Такое положение искусственно способствует повышению конкурентоспособности автоперевозчиков на рынке транспортных услуг и нередко приводит к необоснованному увеличению расстояний перевозки грузов до 1,5–2 тыс. км и более.

Начало решению этой задачи положено. В соответствии с законодательством с ноября 2014 года на автомобильных дорогах федерального значения вводится плата за проезд большегрузных автомобилей в размере 3,5 руб. за 1 км пробега. Обеспечение сбора и контроль предусматривается осуществлять с использованием спутниковой системы навигации ГЛОНАСС, для чего каждое транспортное средство массой более 12 т оборудуется соответствующими бортовыми устройствами. Законодательством также установлены повышенные штрафные санкции за уклонение от уплаты указанного сбора, намечены меры по значительному усилению контроля на автомобильных дорогах за работой указанных транспортных средств.

– Известно, что автомобильный транспорт в настоящее время является основным «загрязнителем» окружающей среды. Как решить эту проблему?

– По указу Президента России Владимира Путина уже в середине ноября 2013 года Правительство РФ должно разработать комплексный план расширения использования газомоторного топлива. Правительством принято постановление о переводе на газовое топливо половины транспорта общего пользования. Из плана деятельности Минэнерго РФ, утвержденного в мае 2013 года, известно, что объемы используемого природного газа в качестве газомоторного топлива в ближайшие 5 лет (к 2018 году) вырастут в 5 раз. Кстати говоря, эта тема нашла свое отражение в обновленной Транспортной стратегии.



Генеральный директор ОАО «Первый автокомбинат им. Г.Л. Краузе» Борис Юрьевич Штерн

ВETERАНЫ В СТРОЮ

В сфере автомобильного транспорта генеральный директор ОАО «Первый автокомбинат им. Г.Л. Краузе» Борис Юрьевич Штерн – заслуженный работник автотранспорта России, специалист в области организации и управления крупным автотранспортным предприятием – работает уже 50 лет. Из них 43 года он трудится на Первом автокомбинате.

А все началось в войну, в далеком Ташкенте, куда семья Бориса Штерна была эвакуирована из Харькова. Именно тогда произошло первое, как он шутит, «прикосновение» к автомобильному делу – соседскому трофейному «Опелю-Олимпии».

Интерес к автомобилю и определил его дальнейшую судьбу.

После окончания школы Борис Штерн поступил в Ташкентский политехнический институт, но преддипломную практику проходил в Москве, на Автокомбинате № 1 (будущий Первый автокомбинат). Распределение он получил на ташкентскую автобазу № 11, где прошел путь от механика до главного инженера. И вновь встреча с Первым автокомбинатом – творческая командировка на ВДНХ. А с 1969 года Борис Штерн приглашен работать в подразделении Минавтотранса в Москве. Но вскоре почувствовал: не мое. И тогда он сам идет

Первый – на всю жизнь

Более 40 лет трудится на одном предприятии Борис Штерн

на прием к легендарному Геннадию Краузе и, неожиданно для себя, получает приглашение возглавить технический отдел. А далее: главный инженер, технический директор, генеральный директор предприятия. Сколько сил, энергии, труда стоит за этим простым перечислением должностей.

5 мая 2013 года Первому автокомбинату – крупнейшему не только в Москве, но и в России автотранспортному предприятию – исполнилось 55 лет. За плечами немало общепризнанных достижений, на которые равняются предприятия автотранспортной отрасли. Создавали, внедряли, росли.

«Что внедряли? – переспросил Борис Юрьевич. – Труднее сказать, чего не внедряли».

Во-первых, сам автокомбинат создавали для осуществления новой индустриальной политики – массового возведения жилья, а следовательно, для освоения современных технологий: внедрения поточного метода возведения зданий (так называемый монтаж с колес) – доставка строительных деталей на монтажные площадки точно по графику. Эту ответственную задачу Автокомбинат № 1 (позже Первый автокомбинат) выполнял в сотрудничестве с деловым партнером – крупнейшим Домостроительным комбинатом № 1. Созданный с нуля, сегодня автокомбинат – это предприятие с современной, постоянно обновляющейся производственной базой не только на основной территории, но и в филиалах, которые превратились в полноценные автопредприятия замкнутого технологического цикла.

Серьезным прорывом в развитии не только автокомбината, но и всей автотранспортной отрасли, стали разработка в семидесятых годах совместно с учеными МАДИ и внедрение автоматизированной системы управления производством и информационным обеспечением всех служб предприятия, которая постоянно развивается и сегодня является эффективным инструментом управления всеми направлениями деятельности автокомбината. В настоящий момент информационно-вычислительный центр предприятия решает сотни

задач: от прогнозирования и планирования различных сторон производства до аналитического учета.

Согласно требованиям времени происходит постоянное совершенствование автомобильной техники и специализированного подвижного состава: собственными силами автокомбинат переоборудует и модернизирует эксплуатируемый парк, оснащает дополнительными оборудованием.

Еще одно серьезное направление – разработка и внедрение различного технологического оборудования и диагностической системы для ТО и ремонта автомобилей специалистами автокомбината.

И, конечно же, традиционно важное значение имеет социальная составляющая. На Первом автокомбинате реализуется обширная программа социального развития, которая охватывает вопросы заработной платы и материального стимулирования, охраны труда и профилактики профессиональных заболеваний, организации труда и отдыха работников.

– Но все-таки главное для нас – это перевозки, – рассказал Борис Штерн. – Они объемные и сложные. В распоряжении Первого автокомбината почти 1000 автомобилей, базирующихся на основной территории и в семи филиалах. Все филиалы максимально приближены к заводам, производящим продукцию, поэтому важнейший экономический показатель – коэффициент использования пробега = 0,5 (50% груженого пробега) – мы обеспечиваем изначально. Кроме того, диспетчерская служба занимается вопросами обеспечения загрузки подвижного состава в обратном направлении, составляя при этом оптимальную схему его передвижения. В результате общий коэффициент использования пробега на автокомбинате составляет 0,56. Для городских условий это очень высокий показатель, ведь рациональная организация перевозок важна не только для предприятия, но и для города в целом, так как позволяет оптимизировать маршруты доставки грузов, сокращая время в пути, а значит, значительно снижая загружен-

ность московских улиц и улучшая экологическую ситуацию.

Автокомбинат имеет договорные отношения с ведущими домостроительными комбинатами и заводами строительной индустрии столицы, многие из которых работают по часовым графикам. Соответственно, должна быть налажена доставка всего необходимого на стройплощадки, где все монтируется с колес. Первый автокомбинат работает четко. Объединенная диспетчерская автокомбината, центр управления перевозками круглосуточно контролируют ситуацию, ведь на автомобилях установлено навигационное оборудование, с использованием спутниковой системы стало возможным отслеживать движение автомобилей в режиме on line.

Сегодня одна из актуальных тем для автотранспортников – оснащение автомобилей тахографами. «Большую подготовительную работу провел «Росавтотранс», мы в целом тоже готовы, – говорит Борис Юрьевич, – но остаются еще вопросы и организационные, и технические. Например, по срокам изготовления личных карточек».

Вопросов и проблем достаточно. Но нет нерешаемых проблем, убежден Борис Штерн. Тем более для такой профессиональной и опытной команды, которая сложилась на автокомбинате. Практически все руководители высшего и среднего звена как профессионалы выросли здесь, на Первом автокомбинате. Это технический директор А.М. Комаров, который проработал больше 30 лет, столько же трудятся коммерческий директор Т.М. Аболихина, директор по кадрам и социальным вопросам В.Н. Коханенко, директор по материально-техническому обеспечению Н.И. Шитиков, начальники филиалов и автоколонн А.А. Галченков, П.В. Мисюна, Р.В. Кондрашов, Г.И. Курочкин, руководители ремонтных подразделений В.А. Соколов и Н.И. Танин, начальник отдела кадров Т.А. Суровичка. Список можно продолжать и продолжать. Сотни ветеранов автокомбината, трудовые династии – во многом именно благодаря им Первый автокомбинат остается первым.

Над спецвыпуском работали:
Татьяна Гречкова – руководитель сектора информационного обеспечения и общественных связей Росавтотранса

Валерий Будумян, Вячеслав Лобов – специальные корреспонденты
Павел Ларионов – фото
Екатерина Игнатова – верстка

Редакция газеты «Транспорт России» – rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru
Алла Егорова – руководитель службы рекламы, маркетинга и выставочной деятельности. E-mail: alla@izdatelstvo-dorogi.ru
Спецвыпуск разработан при активном содействии компании «ГЛОСАВ».