НИИАТ

ISSN 2078-1474

НАУЧНЫЙ ВЕСТНИК АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

THE BULLETIN OF ROAD TRANSPORT RESEARCH

Апрель – Июнь
2022
April – June

2-я страница обложки - ЧИСТАЯ

НИИАТ

Научный вестник автомобильного транспорта
The Bulletin of Road Transport Research

Научный ежеквартальный журнал | АПРЕЛЬ - ИЮНЬ | 2022 | APRIL -JUNE | The Quarterly Scientific Magazine

Издатель: Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (ОАО «НИИАТ»). Адрес редакции: 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24, ОАО «НИИАТ»

Publisher: Open Joint-Stock Company «Scientific and Research Institute of Motor Transport» (NIIAT®). Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia, NIIAT

Телефон / Phone: +7 (495) 496-55-23. Факс / Fax: +7 (495) 496-61-36. E-mail: vestnik@niiat.ru. Internet: www.niiat.ru

Рабочие языки: русский и английский.
Статьи прошли научное рецензирование и публикуются в авторской редакции.
Ответственность за опубликованные сведения несут авторы статей.
При цитировании ссылка на журнал и авторов статей обязательна.
Перепечатка статей допускается с письменного согласия редакции.

Working languages: Russian and English. Articles have passed scientific reviewing and are published in author's edition.
Responsibility for the data published is born by authors of articles.
At citing it is necessary to do instructions on magazine and authors of articles.
The reprint of articles is possible in the presence of the written permission of edition.

В журнале публикуются рецензируемые статьи по различным проблемам автомобильного транспорта, преимущественно по следующим отраслям наук и направлениям исследований:
технические науки – транспорт; машиностроение (автомобилестроение);
экономические науки – транспорт; логистика; юридические науки (транспортное право); исторические науки – история науки и техники (транспорт)

The journal publishes peer-reviewed articles on different problems of road transport, mainly on the following fields of sciences and areas of research:
engineering – transport; mechanical engineering (automotive);
economic science – transport; logistics;
jurisprudence (law);
historical sciences – history of science and technology (transport)

За публикацию статей плата с авторов не взимается

For publishing articles with authors' fees are not charged

© Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», 2022
© Open Joint-Stock Company «Scientific and Research Institute of Motor Transport» (NIIAT), 2022 Print version: ISSN 2078-1474

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Главный редактор, председатель редакционной коллегии –
Научный руководитель ОАО «НИИАТ» Донченко В.В., канд. техн. наук, ст. науч. сотр.

Редакционный совет:
Комаров В.В., канд. техн. наук, ст. науч. сотр.;
Матанцева О.Ю., д-р экон. наук, канд. техн. наук, ст. науч. сотр.;
Спирин И.В. д-р техн. наук, профессор;
Белогребень А.А., канд. экон. наук, доцент;
Чижова В.С., канд. техн. наук – ученый секретарь редакционной коллегии.

Члены редакционной коллегии:
Андрианов Ю.В., канд. техн. наук, ст. науч. сотр. (НИИАТ); Батищев И.И., канд. экон. наук, ст. науч. сотр. (НИИАТ); Будрина Е.В., д-р экон. наук, профессор (Университет ИТМО); Вайпан В.А., канд. юрид. наук, доцент (Юстицинформ); Гатауллин Т.М., д-р экон. наук, профессор (ГУУ); Герами В.Д., д-р техн. наук, профессор (ВШЭ); Енин Д.В., канд. техн. наук (НИИАТ); Ефимов В.Б., д-р техн. наук, профессор (Союз транспортников России); Кабашкин Игорь, д-р наук, профессор (TTI, Riga); Колик А.В., канд. техн. наук, профессор (ВШЭ); Корчагин В.А., д-р техн. наук, профессор (Липецкий ГТУ); Кравченко П.А., д-р техн. наук, профессор (СПб ГАСУ); Миротин Л.Б., д-р техн. наук, профессор (МАДИ); Рупперт Ласло (KTI, Budapest); Сарбаев В.И., д-р техн. наук, профессор (МГИУ); Степанов А.А., д-р экон. наук, профессор (ГУУ)

EDITORIAL BOARD

The Editor-in-Chief, the Chairman of Editorial Board –
The scientific leader of NIIAT Donchenko V.V., Ph.D., Assistant Professor.

Editorial Council:
Komarov V.V., Ph.D., Assistant Professor; Matantseva O. Ju., Dr.Sci., Assistant Professor;
Spirin I.V., Dr.Sci., Professor; Belogreben A.A., Ph.D., Assistant Professor;
Chizhova V.S., Ph.D. – the Scientific Secretary of Editorial Board

Members of the Editorial Board:
Andrianov J.V., Ph.D., Assistant Professor (NIIAT); Batishchev I.I., Ph.D., Assistant Professor (NIIAT); Professor (University MADI); Budrina E.V., Dr.Sci., Professor (ITMO University); Vajpan V.A., Dr. of Jurisprudence, Assistant Professor («Justitsinform»); Gataullin T.M., Dr.Sci., Professor (GUU); Gerami V.D., Dr.Sci., Professor (University HSE); Enin D.V., Ph.D. (NIIAT); Yefimov V. B., Dr.Sci., Professor (Russian Transportation Union); Kabashkin Igor, Dr.Sci., Professor (TTI, Riga); Kolik A.V., Ph.D., Professor (University HSE); Korchagin V.A., Dr.Sci., Professor (Lipetsk University); Kravchenko P.A., Dr.Sci., Professor (St. Petersburg GASU); Mirotin L.B., Dr.Sci., Professor (University MADI); Ruppert Laslo (KTI, Budapest); Sarbaev V.I., Dr.Sci., Professor (MDI University); Stepanov A.A., Dr.Sci., Professor (GUU)

СОДЕРЖАНИЕ

Белогребень А.А., Аредова А.К.
Оценка структуры парка пассажирского транспорта общего пользования в городских агломерациях: проблемы и возможности 6

Съедин О.Н.
Система правовых и нормативных требований к автомобильным перевозчикам по обеспечению безопасности автобусных пассажирских перевозок 13

Съедин О.Н., Юстратов Д.В.
Гармонизация принципов и подходов к профессиональной подготовке водителей и порядку подтверждения их профессиональной квалификации в странах ЕАЭС 23

Казанцев И.С.
Особенности инвестиций в обновление парка транспортных средств компаний, осуществляющих перевозку грузов в международном сообщении 32

CONTENTS

Belogreben A.A., Aredova A.K.
Assessment of the structure of the public passenger transport fleet in urban agglomerations: problems and opportunities 6

Sedin O.N.
The system of legal and regulatory requirements for the road carriers to ensure the safety of bus passenger transportation 13

Sedin O.N., Yustratov D.V.
Harmonizing principles and approaches to professional training of drivers and the procedure for confirming their professional qualifications in the EAEU countries 23

Kazantcev I.S.
Features of investments in the renewal of the fleet of vehicles of companies engaged in the transportation of goods in international traffic 32

ПАМЯТИ СПИРИНА ИОСИФА ВАСИЛЬЕВИЧА

11 мая 2022 года на 77 году ушел из жизни главный научный сотрудник ОАО «НИИАТ» Иосиф Васильевич Спирин. Вся жизнь Иосифа Васильевич была неразрывно связана с Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта, аспирантуру которого от закончил в 1976 году (тогда – государственный НИИ автомобильного транспорта) и где трудился до последних дней.

Иосифа Васильевича, как крупнейшего ученого в области организации перевозок пассажиров, транспортного права и управления качеством на транспорте знало все профессиональное сообщество как в Российской Федерации, так и за рубежом. Он являлся автором учебников и учебных пособий по вопросам организации, планирования и управления на городском пассажирском транспорте. Научную деятельность на протяжении всей своей жизни он совмещал с педагогической, преподавая с 1981 года в ведущих ВУЗах - МАДИ, ГУУ, РЭИ им. Плеханова, МГИУ.

Иосиф Васильевич имел ученую степень доктора технических наук, ученое звание профессора по кафедре эксплуатации транспортных средств, профессора по специальности экономика и управление народным хозяйством, доцента по кафедре организации управления на автомобильном транспорте, являлся академиком Российской Академии естественных наук, членом Ассоциации юристов России, членом Научно-технического совета ОАО «НИИАТ».

За многолетнюю научную деятельность под его руководством выполнено более 90 крупных научно-исследовательских работ (НИР) по заданиям ряда министерств Российской Федерации и бывшего СССР, Совета Федерации, Мосгордумы, крупных хозяйствующих субъектов (компаний «РЖД», «Газпром», «Лукойл» и др.), международных и межправительственных организаций (Программа ООН, ОСЖД, Международный банк реконструкции развития и др.).

Особое внимание он уделял подготовке научных кадров высшей квалификации, работая с соискателями в аспирантуре ОАО «НИИАТ».

Имя Иосифа Васильева навсегда вписано в историю развития автомобильного транспорта СССР и Российской Федерации, а также историю Научно-исследовательского института автомобильного транспорта.

Для коллектива Научно-исследовательского института автомобильного транспорта и всего профессионального сообщества уход из жизни И.В. Спирина является невосполнимой потерей.

Коллектив ОАО «НИИАТ» выражает глубокие соболезнования родным и близким Иосифа Васильевича.

Редакционная коллегия

УДК 338.47
UDC 338.47

Оценка структуры парка пассажирского транспорта общего пользования в Городских агломерациях: проблемы и возможности

* * *

Assessment of the structure of the public passenger transport fleet in urban agglomerations: problems and opportunities

Белогребень А.А., канд, экон. наук, доцент,
Аредова А.К., канд. экон. наук

Белогребень Антон Александрович, канд. экон. наук, доцент. Заведующий научно-исследовательским отделом «Экономика транспорта» ОАО «НИИАТ». E-mail: abelogreben@niiat.ru. Адрес: Россия, 125480, Москва, Героев Панфиловцев ул., д.24.

Аредова Анна Константиновна, канд. экон. наук, научный сотрудник научно-исследовательского отдела «Экономика транспорта» ОАО «НИИАТ». E-mail: aredova@niiat.ru. Россия, 125480, Москва, Героев Панфиловцев ул., д.24.

Belogreben Anton Aleksandrovich, Ph.D, associate professor. Head of Research Department «Transport economics» of Open Joint-Stock Company "NIIAT". E-mail: belogreben@niiat.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24. 125480, Moscow, Russia

Aredova Anna Konstantinovna, Ph.D, research associate of the research Department " Transport economics" of JSC "NIIAT". E-mail: aredova@niiat.ru. 24 Geroyev Panfilovtsev str., Moscow, 125480, Russia.

Аннотация

В статье рассмотрены вопросы структура парка пассажирского транспорта в городских агломерациях. Проведена оценка регулярных маршрутов в муниципальном и межмуниципальном сообщении с целью определения реальной потребности в воспроизводстве транспортных средств.

Ключевые слова: транспортные средства, пассажирский транспорт, регулярные маршруты, регулируемый и нерегулируемый тариф.

Abstract

The article deals with the issues of the structure of the passenger transport fleet in urban agglomerations. An assessment of regular routes in urban and intermunicipal traffic was carried out in order to determine the real need for the reproduction of vehicles.

Keywords: vehicles, passenger transport, regular routes, regulated and non-regulated tariff.

В последнее время особо внимание направлено на обновление парка пассажирского транспорта общего пользования (далее - ПТОП) в рамках различных федеральных проектов и программ – «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерация», «Чистый воздух», «Мобильный город», «Скоростной общественный электротранспорт». Однако, объем финансирования, заложенный в данных программах, не позволяет обновить транспортные средства и инфраструктуры всего ПТОП. С целью увеличения привлекаемых ресурсов, как бюджетных, так и внебюджетных, и интеграции отдельных федеральных проектов, курируемых отдельными министерствами, в феврале 2022 года состоялся семинар-совещание в рамках заседания комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Транспорт». Результатом заседание является формируемый в настоящее время федеральный проект «Развитие общественного транспорта», который должен аккумулировать задачи и ресурсы отдельных федеральных проектов и способствовать повышению качества транспортного обслуживания населения в городских агломерациях.

Для правильной постановки цели и задач реализации федерального проекта, а также определения целевых показателей его достижения необходимо понимание масштабов, задействованных мощностей перевозчиков, а также их достаточности с учетом повышения качества транспортного обслуживания населения.

На заседании были представлены доклады председателя комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Транспорт» А.С. Цыденова и заместителя министра Минтранса России В.О. Иванова. В частности, согласно данным представленным А.С. Цыденовым, общий парк автобусов, троллейбусов и трамваев, задействованных в регулярных пассажирских перевозках, составляет 140 156 единиц (рис. 1), в т.ч. в столицах субъектов РФ – 62249 единиц.

Однако, представленные данные не в полной мере корреспондировались с материалами, представленными заместителем министра Минтранса России В.О. Ивановым. В представленных им материалах имеются существенные отличия в задействованных транспортных средствах как для автобусов, так и для троллейбусов и трамваев (рис. 2).

Указанные противоречия, к сожалению, свидетельствуют об отсутствии объективных источников получения информации о работе ПТОП и нуждаются в устранении в самое ближайшее время. Связано это главным образом с передачей ответственности за организацию транспортного обслуживания населения на региональный и муниципальный уровни, упразднением многих форм статистической отчетности перевозчиков и изменением методологии сбора данных, а также существенной долей организации автобусных перевозок по нерегулируемому тарифу (на основе совместного с Минтрансом России сбора данных в 62 субъектах Российской Федерации была получена структура маршрутов регулярных перевозок по муниципальным и межмуниципальным маршрутам, согласно которой 43,3% всех маршрутов организовано по нерегулируемым тарифам, табл. 1).

Таблица 1

Структура маршрутов регулярных перевозок по муниципальным и межмуниципальным маршрутам в 62 субъектах РФ

По нерегулируемому тарифу			По регулируемому тарифу		
Всего	Муниципальных	Межмуниципальных	Всего	Муниципальных	Межмуниципальных
13360	7436	5962	17532	12315	5216

С целью получения более объективной картины о количестве и структуре, задействованного парка транспортных средств ПТОП в городских агломерациях авторами был проведен анализ данных реестров маршрутов регулярных муниципальных перевозок по состоянию на февраль 2022 года. Была получена информация из размещенных в свободном доступе реестров муниципальных маршрутов 92 крупнейших городов России (которые составляют ядро соответствующих агломераций, включенных в перечень агломераций федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях»). В анализ не попали реестры муниципальных маршрутов Воронежа, Иваново, Махачкалы, Великого Новгорода, Оренбурга, Сочи, Таганрога, Улан-Удэ, Черкесска, Яблоновского, Анадыря, Магаса и Назрани, информация по которым в открытом доступе не была обнаружена или была устаревшей (данные утвержденных реестров ранее 2 лет в анализ не принимались). Кроме того, в материалы анализа не вошли маршруты г. Москвы и г. Санкт-Петербурга. Следует отметить, что получение сведений о составе и структуре парка транспортных средств ПТОП по средством анализа реестров регулярных маршрутов также не является в полной мере достоверным источником информации, так как сведения о количестве единиц транспорта зачастую в них бывает завышенными, а изменения могут вносится не оперативно.

В результате проведенного анализа была получена информация об объемах парка транспортных средств и их структуре в разрезе по классам пассажировместимости (рис.3-4). Основу парка транспортных средств составляют автобусы (87,5%), среди которых наибольшая доля приходится на автобусы малого класс пассажировместимости (58,5% всех автобусов или 51% общего количества транспортных средств). Практически не используются автобусы особо большого класса пассажировместимости. При этом стоит отметить, что в нескольких

реестрах транспортные средства по отдельным маршрутам не распределены по классам, поэтому 1410 единиц из общего количества не участвовала в распределении по классам пассажировместимости.

Рис. 1. Структура парка ПТОП, по материалам протокола семинара-совещания в рамках заседания комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Транспорт» 10 февраля 2022 г. (выступление А.С. Цыденова)

Виды ТС	Автобусы городского регулярного и пригородного сообщения*	Троллейбусы	Трамваи	ИТОГО
Количество ТС, тыс. ед.	162 942	8 012	7 566	178 520
из них:	старше 10 лет 52 291	старше 10 лет 5 282	старше 15 лет 5 176	старше срока полезного использования 62 749
Источник данных	Национальный союз страховщиков ответственности (НССО)	Росстат	Росстат	
Стоимость ТС, подлежащих обновлению (без % за лизинг), млрд руб.	569,7	112,0	311,6	993,3

* без учета Москвы

Рис. 2. Структура парка ПТОП, по материалам протокола семинара-совещания в рамках заседания комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Транспорт» 10 февраля 2022 г. (выступление В.О. Иванова)

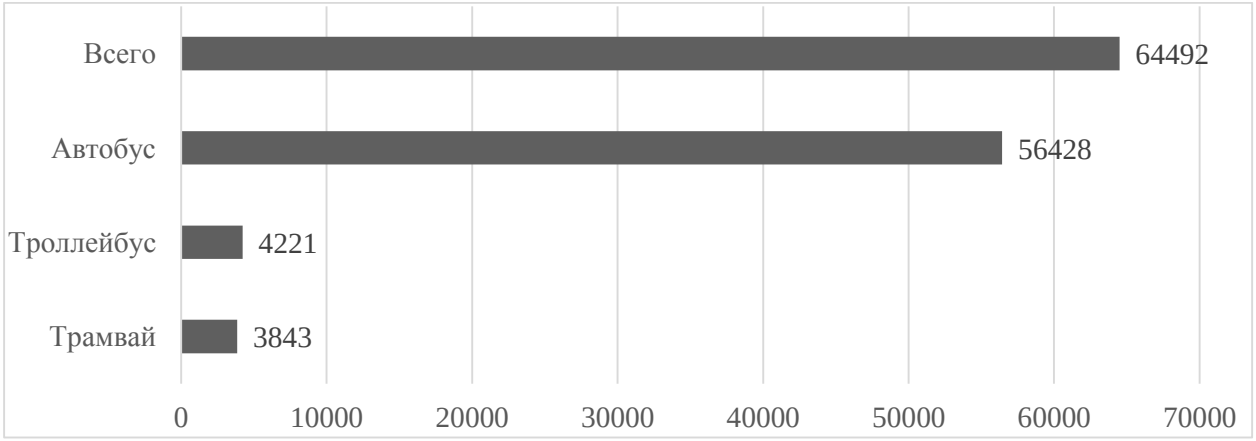

Рис. 3. Объемы парка транспортных средств для 92 крупнейших городов России (данные реестров регулярных маршрутов муниципальных перевозок)

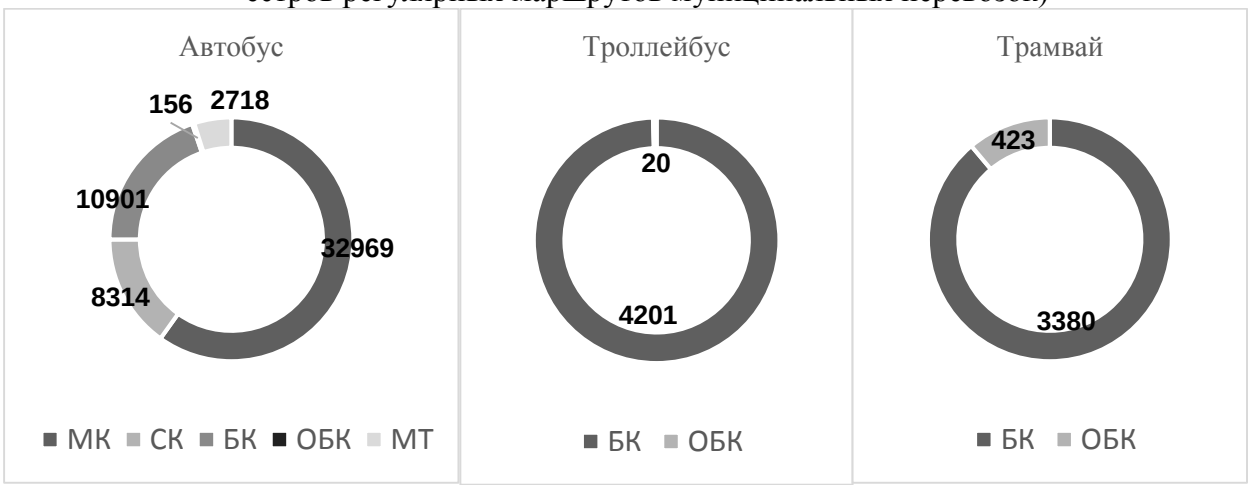

Рис. 4. Структура парка транспортных средств для 92 крупнейших городов России по классам пассажировместимости

Структура парка транспортных средств по классам пассажировместимости не однородна и существенным образом отличается в отдельно взятых городах и субъектах Российской Федерации. Причем прослеживается четкая корреляционная зависимость между количеством маршрутов, организованных по нерегулируемому тарифу, и количеством автобусом малого класса. В рамках обозначенного выше совместного с Минтрансом запроса в субъекты Российской Федерации данных о распределении муниципальных и межмуниципальных маршрутов был составлен перечень субъектов исходя из величины координации маршрутов по регулируемым тарифам к маршрутам по нерегулируемым тарифам, которые показывают сколько маршрутов по регулируемому тарифу приходится на 1 маршрут по нерегулируемому тарифу (табл. 2).

Таблица 2

Относительные величины координации маршрутов по регулируемых тарифам к маршрутам по нерегулируемым тарифам

Субъект	Относительная величина координации	Субъект	Относительная величина координации
Кабардино-Балкарская Республика	0,00*	Ханты-Мансийский автономный орган - Югра	1,77
Карачаево-Черкесская Республика	0,00	Тульская область	1,95
Курганская область	0,00	Красноярский край	1,97
Республика Марий Эл	0,00	Тамбовская область	1,99

Окончание табл. 2

Республика Дагестан	0,01	Московская область	2,18
Республика Карелия	0,02	Свердловская область	2,78
Ставропольский край	0,07	Тверская область	3,11
Саратовская область	0,11	Новосибирская область	3,17
Забайкальский край	0,17	Республика Саха (Якутия)	3,18
Республика Бурятия	0,22	Калужская область	3,29
Краснодарский край	0,30	Белгородская область	3,33
Ивановская область	0,33	Воронежская область	3,93
Волгоградская область	0,41	Орловская область	4,01
Хабаровский край	0,44	Владимирская область	4,16
Приморский край	0,46	Костромская область	4,21
Ростовская область	0,48	Еврейская автономная область	5,29
Нижегородская область	0,55	Республика Коми	5,41
Астраханская область	0,56	Смоленская область	5,89
Пензенская область	0,58	Кировская область	7,67
Чеченская Республика	0,64	Липецкая область	10,63
Чувашская Республика	0,71	Новгородская область	11,15
Республика Башкортостан	0,87	Сахалинская область	11,27
Пермский край	0,89	Ярославская область	11,37
Самарская область	0,95	Псковская область	12,93
Калининградская область	1,11	Архангельская область	13,70
Рязанская область	1,17	Москва	43,95
Республика Татарстан	1,23	Санкт-Петербург	***
Челябинская область	1,33	Тюменская область	
Ульяновская область	1,42	Чукотский автономный округ	
Курская область	1,43		

* - нулевые значения свидетельствуют о полном отсутствии в субъекте РФ маршрутов, организованных по регулируемому тарифу.

*** - пустые ячейки свидетельствуют о том, что в субъекте РФ все регулярные маршруты организованы по регулируемому тарифу.

Примеры структуры парка автобусов по классам пассажировместимости представлены в табл. 3:

Таблица 3

Структура парка автобусов по классам пассажировместимости в городах Российской Федерации

Город	Автобус			
	МК	СК	БК	ОБК
Архангельск	460	1	7	0
Астрахань	1758	141	12	0
Владикавказ	1432	0	0	0
Иркутск	804	151	180	0
Курган	410	22	0	0
Курск	563	0	54	0
Магнитогорск	837	1	26	0
Майкоп	318	0	0	0
Нальчик	707	121	0	0
Нижний Тагил	329	12	0	0
Орск	903	46	5	0
Смоленск	501	55	35	0
Ставрополь	1286	92	22	0
Ульяновск	1761	28	42	0
…				
Белгород	17	381	164	0
Вологда	27	54	215	0
Екатеринбург	180	508	414	0
Ижевск	157	0	369	0
Киров	37	193	247	0
Красноярск	19	413	520	0
Нижний Новгород	4	72	512	14
Новосибирск	152	18	626	0
Пермь	98	45	659	0
Комсомольск-на-Амуре	5	39	149	0

Данные табл. 3 наглядно показывают отношение местных органов власти к организации транспортного обслуживания населения. Ряд город пошел по пути передачи всех вопросов организации транспортного обслуживания населения на перевозчиков (верхняя часть таблицы), что привело к доминированию автобусов малого класса, тогда как другие города продолжают принимать активное участие в данном процессе, по крайней мере регулируя соотношение классов транспортных средств. Невозможно обеспечение стандартов качества транспортного обслуживания при наличии в парке только автобусов малого класса. Как показывают данные табл. 3 в отдельных городах их доля достигает 90-100%.

Проведенный анализ показал, что прежде чем приступать к обновлению парка транспортных средств, который является целью федерального проекта «Развитие общественного транспорта» необходимо не только получить достоверные сведение о числе задействованных в транспортном обслуживании населения транспортных средств, но и оптимизировать их количество, существенным образом увеличив долю среднего и большего класса пассажировместимости. Однако, распределив имеющийся парк автобусов по классам большей пассажировместимости будет недостаточно, так как необходимо рассмотреть вопрос создания магистрального каркаса из электротранспорта, обеспечив для его устойчивой работы стабильные пассажиропотоки путем оптимизации части автобусных маршрутов и резкого сокращения дублирования за счет снижения межвидовой конкуренции пассажирского транспорта.

Таким образом, приступая к целевому наполнению федерального проекта требуется провести подробный анализ состояния систем пассажирского транспорта в городских агломерациях, оптимизировав при этом парки транспортных средств, которые должны быть задействованы не только с учетом удовлетворения существующих потребностей, но направленных на перспективы развития с учетом требований стандартов качества транспортного обслуживания населения.

УДК 656.13
UDC 656.13

Система правовых и нормативных требований к автомобильным перевозчикам по обеспечению безопасности автобусных пассажирских перевозок

* * *

The system of legal and regulatory requirements for the road carriers to ensure the safety of bus passenger transportation

Съедин О.Н., канд. техн. наук

Съедин Олег Николаевич, канд. техн. наук, заведующий НИО «Проблемы подготовки водителей автотранспортных средств» ОАО «НИИАТ», тел. +7 (495) 496 6004, E-mail: sedin@niiat.ru Россия, 125480, г. Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24

Sedin Oleg Nickolaevich, Candidate of Technical Sciences, Head of Research Department «Problems of training drivers of motor vehicles» of Open Joint-Stock Company «NIIAT®», Phone +7 (495) 496 6004, E-mail: sedin@niiat.ru Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia

Аннотация

В статье рассматривается современная система правовых и нормативных требований к автомобильным перевозчикам в сфере обеспечения безопасности автобусных пассажирских перевозок. Представлены некоторые замечания и предложения по ее дальнейшему развитию.

Abstract

The article examines the modern system of legal and regulatory requirements for road carriers in the field of ensuring the safety of bus passenger transportation. Some comments and suggestions on its further development are presented.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения; нормативные требования; автомобильный перевозчик; требования безопасности; автобусные пассажирские перевозки.

Keywords: road safety; legal and regulatory requirements; road carrier; safety requirements; bus passenger transportation.

Обеспечение безопасности дорожного движения (далее - ОБДД) – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), снижение тяжести их последствий. ОБДД – это сложный и масштабный комплекс мероприятий, которые осуществляются на различных уровнях государственного управления с целью предотвращения и устранения явлений и опасных ситуаций, угрожающих жизни и здоровью людей, имуществу граждан, предприятий, учреждений и организаций. Надлежащее функционирование государственной системы ОБДД обеспечивается скоординированными действиями федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц.

Система требований в области ОБДД достаточно сложна, в том числе и потому, что после реализации в 2020 году механизма т.н. «регуляторной гильотины» произошел масштабный пересмотр и отмена нормативных правовых актов, негативно влияющих на общий бизнес-климат и регуляторную среду в России. Работа не проводилась механически, старые требования не просто отменялись, а параллельно создавалась новая система регулирования. Настоящая статья обобщает действующие требования к перевозчикам в сфере ОБДД при осуществлении автобусных пассажирских перевозок.

Закон устанавливает приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.[1] Разумеется, это не означает, что к субъектам транспортной деятельности[2] не предъявляются требования по обеспечению безопасного функционирования автомобильного транспорта, и что они не несут ответственности за выполнение этих требований. Первоочередной задачей субъектов транспортной деятельности является обеспечение безопасности перевозок, которая представляет собой неотъемлемую составную часть деятельности по ОБДД.

Выполнение ряда требований по безопасности перевозок является важнейшей обязанностью субъектов транспортной деятельности, занятых в сфере автобусных перевозок, поскольку от этого зависит жизнь всех категорий населения, независимо от их возраста, профессии, места жительства и т.д. К данной категории субъектов транспортной деятельности предъявляются наиболее серьезные требования.

Приоритетными обязательными требованиями к процедурам ОБДД на предприятии являются положения профильного Федерального закона № 196-ФЗ[3]. Одной из установленных данным законом обязанностей субъектов транспортной деятельности является организация и осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Соответствующие требования сформулированы в статье 20 Федерального закона № 196-ФЗ, где они разделены на 3 группы в виде пунктов. Согласно пункту 1 указанной статьи юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств (т.е. все субъекты транспортной деятельности), обязаны:

1. организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;
2. не допускать управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами в соответствии с пунктом 13 статьи 25 настоящего Федерального закона;
3. соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей;
4. анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;
5. организовывать проведение обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
6. обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;
7. обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
8. осуществлять техническое обслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов - изготовителей данных транспортных средств;

[1] Статья 3 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп.).

[2] Субъект транспортной деятельности - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющий на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, предназначенных для перевозок пассажиров и грузов.

[3] Положения всех нормативных правовых актов, приведенные в настоящей статье, актуальны по состоянию на 1 января 2022 года.

9. оснащать транспортные средства тахографами. Требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации. Категории оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также виды сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий, устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Действие ряда требований, а именно 1-3, 6 и 9 может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима (далее - ЭПР) в сфере цифровых инноваций в соответствии с программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждаемой в соответствии с Федеральным законом от 31.07.2021 № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации». Это связано с подготовкой к испытаниям на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров и грузов в полностью беспилотном режиме.

Пунктом 2 статьи 20 Федерального закона № 196-ФЗ установлены дополнительные требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтования и (или) грузов на основании договора перевозки (коммерческие перевозки), а также осуществляющим перемещение лиц, кроме водителя, и (или) материальных объектов автобусами и грузовыми автомобилями без заключения указанных договоров (перевозки для собственных нужд автобусами и грузовыми автомобилями). Данные категории субъектов транспортной деятельности (в дополнение к требованиям пункта 1 статьи 20) обязаны:

1. соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемые Минтрансом России;
2. создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и городского наземного электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения (действие данного требования может быть изменено или исключено в отношении участников ЭПР);
3. обеспечивать стоянку транспортных средств, принадлежащих им на праве собственности или ином законном основании, в границах городских поселений, муниципальных округов, городских округов, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя по возвращении из рейса и окончании смены водителя на парковках (парковочных местах), а также осуществлять техническое обслуживание и ремонт указанных транспортных средств в соответствии с требованиями, установленными статьей 18 Федерального закона № 196-ФЗ;
4. назначать ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего аттестацию на право заниматься соответствующей деятельностью в порядке, установленном Минтрансом России;
5. обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок и установленным Минтрансом России, и соответствовать указанным требованиям при осуществлении перевозок индивидуальным предпринимателем самостоятельно;
6. организовывать и проводить предрейсовый или предсменный контроль технического состояния транспортных средств в порядке, установленном Минтрансом России;

7. соблюдать правила технической эксплуатации транспортных средств городского наземного электрического транспорта, устанавливаемые Минтрансом России, при осуществлении перевозок пассажиров троллейбусами, трамваями;
8. соблюдать правила организованной перевозки группы детей автобусами, установленные Правительством Российской Федерации, при осуществлении таких перевозок.

Пунктом 3 статьи 20 Федерального закона № 196-ФЗ в 2018 году были впервые предъявлены требования к физическим лицам, осуществляющим эксплуатацию автобусов (а также грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг), данные категории физических лиц обязаны:

1. анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;
2. обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;
3. осуществлять техническое обслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов - изготовителей данных транспортных средств;
4. обеспечивать оснащение эксплуатируемых ими транспортных средств тахографами (если это необходимо, см. выше требование 9 в пункте 1);
5. соблюдать нормы времени управления транспортным средством и отдыха, установленные Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными Правительством Российской Федерации;
6. соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемые Минтрансом России.

Перечисленные обязанности направлены, в первую очередь, на предупреждение причин возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий, что и составляет предмет обеспечения безопасности дорожного движения.

Наиболее полно обязанности субъектов транспортной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения изложены в документе, предусмотренном Федеральным законом № 196-ФЗ, и который носит название «Правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (далее – Правила безопасности перевозок). Новая редакция этого документа, разработанная в рамках т.н. «регуляторной гильотины», утверждена приказом Минтранса России от 30.04.2021 № 145 (зарегистрировано в Минюсте России 31.05.2021 № 63707) и вступила в силу 01 сентября 2021г. Приказ № 145 по ряду основных позиций повторяет отмененный с 01 января 2021 г. приказ Минтранса России от 15.01.2014 № 7 (в последней ред. от 01.03.2018), но значительно сокращен.

Общие обязанности перевозчиков. Согласно пункту 3 Правил безопасности перевозок, субъекты транспортной деятельности, осуществляющие перевозки как пассажиров, так и грузов, обязаны обеспечивать:

1. наличие у работников необходимых знаний, умений, профессионального образования, стажа (опыта);
2. допуск к управлению транспортных средств либо управление транспортным средством самостоятельно при отсутствии признаков заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниям;

3. проведение вводных, предрейсовых, сезонных и специальных инструктажей по безопасности перевозок пассажиров и (или) грузов;
4. безопасность транспортных средств, эксплуатируемых субъектом транспортной деятельности;
5. безопасные условия перевозок пассажиров и грузов, включая перевозки в особых условиях;
6. соблюдение особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей, устанавливаемых Минтрансом России в соответствии со статьей 329 Трудового кодекса Российской Федерации, в части норм времени управления транспортным средством и времени отдыха (не распространяется на водителей, занятых на международных перевозках и перевозках городским наземным электрическим транспортом);
7. соблюдение особенностей режима рабочего времени и времени отдыха водителей трамвая и троллейбуса, устанавливаемых Минтрансом России в соответствии со статьей 329 Трудового кодекса Российской Федерации (не распространяется на водителей, занятых на перевозках автомобильным транспортом);
8. соблюдение режима труда и отдыха, установленного Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) от 1 июля 1970 г. (не распространяется на водителей, не занятых на международных перевозках);
9. проведение анализа и устранения причин дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств

Далее Правила безопасности перевозок поясняют каждое из вышеприведенных требований.

Выполнение требования 1 достигается посредством:
- проведения профессионального отбора и профессиональной подготовки водителей в соответствии с порядком прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта[4];
- документарной проверки соответствия работников при приеме их на работу профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей[5];
- проведения аттестации работников, предусмотренной статьей 81 Трудового кодекса Российской Федерации[6].

Профессиональный отбор включает в себя:
- подтверждение соответствия представленных работником документов Профессиональным и квалификационным требованиям;
- испытание (которое фактически является стажировкой в ее прежнем понимании).

Профессиональное обучение, профессиональное образование и дополнительное профессиональное образование работников осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации». Работодатель определяет необходимость подготовки работников (профессиональное образование и профессиональное обучение) и дополнительного профессионального образования, а также направления работников на прохождение независимой оценки квалификации для собственных нужд в соответствии с требованиями статьи 196 Трудового Кодекса Российской Федерации.

Обязательной аттестации подлежат лица, ответственные за обеспечение безопасности дорожного движения. Аттестация проводится в форме тестирования, перечень вопросов те-

[4] Указанный порядок установлен Приказом Минтранса России от 29.07.2020 № 264.
[5] Указанные требования установлены Приказом Минтранса России от 31.07.2020 № 282.
[6] Порядок аттестации установлен Приказом Минтранса России от 31.07.2020 № 283.

стового задания размещается на официальном сайте. В перечень включается не менее 300 вопросов из области организации работ по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе в части режима труда и отдыха водителей, обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов, технической эксплуатации транспортных средств, с представленными на выбор вариантами ответов (не менее трех).

Тестовое задание содержит 20 вопросов, на которые кандидат должен ответить в течение 30 минут. Тестирование считается пройденным, если кандидат правильно ответит не менее чем на 18 вопросов тестового задания. Началом действия аттестации является дата внесения реестровой записи о специалисте, указанная в реестре аттестованных специалистов.

Выполнение требования 2 основано на обязанности субъекта транспортной деятельности организовывать проведение обязательных медицинских осмотров, в том числе:

- осуществлять контроль соблюдения сроков прохождения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров водителей, а также направлять их на очередной медицинский осмотр[7];
- обеспечивать прохождение предсменного, предрейсового и послесменного, послерейсового медицинских осмотров в соответствии с Порядком проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров.

Водители, а также другие специалисты, занимающиеся управлением наземными транспортными средствами (мотоблоками, автопогрузчиками, электрокарами, регулировщиками и т.п.), в обязательном порядке проходят медосмотры со следующей периодичностью: однократно при приеме на работу — предварительный; раз в два года — периодический; раз в пять лет — психиатрическое освидетельствование; перед каждой рабочей сменой — предрейсовый медосмотр; по окончании рабочей смены — послерейсовый (только для перевозящих пассажиров или опасные грузы).

Выполнение требования 3 обеспечивается посредством проведения инструктажей по безопасности перевозок (пункт 7 Правил безопасности перевозок).

Информация о прохождении инструктажей вносится в журнал учета инструктажей водителей, который должен содержать дату проведения и вид инструктажа, должность (при наличии), фамилию и инициалы лица, проводившего инструктаж, фамилию и инициалы водителей, прошедших инструктаж, и их подписи. Допускается ведение журнала в электронном виде с использованием программного обеспечения субъекта транспортной деятельности, при этом сведения журнала заверяются электронной подписью. Хотя в Правилах безопасности перевозок не уточняется, чья это должна быть подпись, фактически требуется электронная подпись водителя, что осложняет процедуру.

Правила безопасности перевозок различают несколько нижеперечисленных видов инструктажей, для каждого из которых определены вопросы, включаемые в тематику инструктажа:

- вводный (при приеме водителей) на работу;
- предрейсовый (за исключением второго и последующего рейсов по одному и тому же маршруту);
- сезонные (2 раза в год);
- специальный (при необходимости).

Выполнение требования 4 обеспечивается посредством:

- использования транспортных средств, соответствующих Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения[8];

[7] Порядок проведения указанных осмотров и их периодичность установлены Приказом Минздрава России от 28.01.202 № 29н.

[8] Указанные «Основные положения» утверждены постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090.

- проведения технического осмотра транспортных средств[9] (согласно закону автобусы, с года изготовления которых прошло не более пяти лет, подлежат техническому осмотру каждые 12 месяцев, а автобусы, с года изготовления которых прошло более пяти лет – каждые шесть месяцев);
- проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств[10].

Выполнение требования 5 (безопасные условия перевозок пассажиров) обеспечивается посредством:
- соблюдения лицензионных требований[11] (не распространяется на физических лиц, а также на субъекты транспортной деятельности, осуществляющие перевозки троллейбусами и трамваями);
- соблюдения норм предельной вместимости транспортных средств;
- соблюдения пути следования транспортного средства по маршруту, установленному реестром маршрутов регулярных перевозок[12], осуществления посадки и высадки пассажиров в остановочных пунктах;
- соблюдения требований по месту размещения багажа[13].

Необходимо также обеспечить безопасность перевозки пассажиров в особых условиях. Под особыми условиями понимаются (пункт 13 Правил безопасности перевозок) перевозки по зимникам, в условиях бездорожья, по переправам через водные преграды, перевозки по маршрутам, проходящим в горной местности, маршрутам, проходящим по трудным участкам пересеченной местности, на участках дорог с уклонами более 30%. Выполнение требований безопасности в особых условиях обеспечивается посредством:
- соблюдения установленных в отношении зимников, переправ через водные преграды и автомобильных дорог, проходящих в горной местности, требований к техническим характеристикам транспортных средств, используемым для перевозок пассажиров и грузов в особых условиях;
- соблюдения скорости движения транспортных средств, соответствующей конкретным дорожным условиям.

Перевозка пассажиров и грузов по маршрутам, проходящим по переправам через водные преграды, допускается при наличии перед въездом (съездом) на переправу дорожных знаков, регламентирующих движение транспортных средств, поднятого шлагбаума и (или) разрешающего сигнала светофора. Движение транспортных средств по переправам через водные преграды регламентировано [14].

Эксплуатация сочлененных транспортных средств по маршрутам, проходящим в горной местности, запрещается.

Выполнение требований 6-8 (соблюдение особенностей режима рабочего времени и времени отдыха водителей).

В Правилах безопасности перевозок не сообщается, как должно обеспечиваться выполнение вышеупомянутых требований. Вместе с тем, указанные особенности установлены в одноименном Приказе Минтранса России от 16.10.2020 № 424 «Об утверждении особенностей

[9] В соответствии с требованиями Федерального закона от 01.07.2011 № 170-ФЗ (в редакции от 30.12.2021 № 494-ФЗ).
[10] В соответствии с Приказом Минтранса России от 15.01.2021 № 9.
[11] Указанные требования установлены Положением о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 07.10.2020 № 1616.
[12] Установлено частью 1 статьи 26 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ.
[13] Указанные требования установлены Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 01.10.2020 № 1586.
[14] Приказ МЧС России от 30.09.2020 №731 «Об утверждении правил пользования переправами и наплавными мостами в Российской Федерации».

режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей». Согласно данному приказу нормальная продолжительность рабочего времени водителя не может превышать 40 часов в неделю, однако из этого правила есть множество исключений. С учетом всех особенностей время управления автомобилем в течение одной календарной недели не должно превышать 56 часов, в течение любых двух последовательных календарных недель - 90 часов.

Обеспечение выполнения требований к режиму труда и отдыха водителей, как правило, основано на использовании тахографов. Во исполнение Постановления Правительства Российской Федерации от 23.11.2012 № 1213, Минтранс России принял соответствующие приказы:

- от 26.10.2020 № 438 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами»;
- от 28.10.2020 № 440 «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».

Согласно определению, приведенному в приказе № 440, тахограф обеспечивает непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о времени управления транспортными средствами и отдыха водителей транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств, управление которыми входит в их трудовые обязанности.

Следует иметь в виду, что не каждое устройство, регистрирующее вышеуказанную информацию, может считаться тахографом. **Признак**, по которому можно идентифицировать тахограф и отличить его от похожих устройств – учет модели тахографа в перечне, указанном на сайте ФБУ «Росавтотранс» (доступен по ссылке https://rosavtotransport.ru/ru/activities/tachograph-control-ru/equipment-info/tachograph/).

Выполнение требования 9 (проведение анализа и устранения причин ДТП) достаточно подробно освещено в Правилах безопасности перевозок, поскольку в них, в отличие от предыдущих требований, не приведены отсылочные нормы на иные нормативные правовые акты.

Общим замечанием по всем пунктам Правил безопасности перевозок является отсутствие указания конкретных механизмов контроля предъявляемых требований. Отсылки на существующие Законы и правила в некоторых (но не во всех) случаях имеются, однако с точки зрения пользователя гораздо удобнее было бы указывать механизм воздействия в самом документе.

Представляется целесообразным организовать подачу материала в документе по следующей схеме: требование – чем оно обусловлено (ссылка на нормативный правовой акт, последствия для ОБДД) – как достигается (обеспечивается) его выполнение субъектом, с приведением разъяснений – представитель какого ведомства, какими методами и в какие сроки осуществляет контроль – правовые последствия невыполнения требования.

В этом случае для перевозчика становится понятной вся необходимая последовательность действий и формируется представление о модели законопослушного поведения. Для контролирующих органов также полезно было бы иметь сведенный воедино наглядный механизм мониторинга установленных требований. Предлагаемый подход по регламентации обязательных требований в области обеспечения безопасности перевозок фактически требует разработки единого Кодекса требований безопасности перевозок.

Имеются и отдельные замечания. Важным из них является отсутствие требований к необходимости периодического повышения квалификации профильных работников перевозчиков – от водителей до ответственных лиц в сфере ОБДД. Этот вопрос неоднократно поднимался экспертным сообществом, но недостаточная профессиональная компетентность работников автотранспорта часто игнорируется. Впервые предъявлены требования к физическим лицам, при этом механизм контроля также отсутствует. Учитывая новизну вопроса, трудно

себе представить, что многочисленный контингент физлиц будет хоть сколько-нибудь осведомлен о появлении таких требований, и тем более, будет готов их выполнять.

Наряду с Правилами безопасности перевозок, в отрасли действует значительное число иных нормативных правовых актов, регламентирующих различные аспекты ОБДД.

По тематике настоящей статьи особого внимания заслуживает обеспечение безопасности при организации и выполнении регулярных перевозок пассажиров и при перевозках детей. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ регулирует отношения, возникающие по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - регулярные перевозки), в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок, использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок.

Для получения свидетельств об осуществлении перевозок по соответствующему маршруту регулярных перевозок и карты соответствующего маршрута регулярных перевозок проводится открытый конкурс, к участникам открытого конкурса предъявляется ряд требований (статья 23 Федерального закона № 220-ФЗ).

Обеспечение безопасности перевозок учитывается на этапе оценки и сопоставления заявок на участие в открытом конкурсе, и проводится по следующим критериям (статья 24 Федерального закона № 220-ФЗ):

1) количество ДТП, повлекших за собой человеческие жертвы или причинение вреда здоровью граждан и произошедших по вине участников конкурса или их работников в течение года, предшествующего дате проведения открытого конкурса, в расчете на среднее количество транспортных средств, имевшихся в распоряжении участников конкурса в течение года, предшествующего дате проведения открытого конкурса;

2) опыт осуществления регулярных перевозок участников конкурса, который подтвержден исполнением государственных или муниципальных контрактов либо свидетельствами об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок или иными документами, выданными в соответствии с нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными нормативными правовыми актами;

3) влияющие на качество перевозок характеристики транспортных средств, предлагаемых участниками конкурса для осуществления регулярных перевозок (наличие кондиционера, низкого пола, оборудования для перевозок пассажиров с ограниченными возможностями передвижения, пассажиров с детскими колясками и иные характеристики);

4) максимальный срок эксплуатации транспортных средств, предлагаемых участниками конкурса для осуществления регулярных перевозок в течение срока действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок.

Шкала для оценки критериев устанавливается законом или иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, муниципальным нормативным актом в зависимости от местных условий. Как правило, используемая система критериев, описывает основные результаты и характеристики деятельности участников конкурса в сферах безопасности дорожного движения, административной ответственности, определения технического состояния автобусов, наличия автоматизированных устройств информационного и управленческого назначения, экологического класса транспортных средств и т.д.

Таким образом, способность субъектов транспортной деятельности обеспечивать безопасность перевозок оценивается как в ретроспективном плане (наличие серьезных ДТП, опыт работы), так и с точки зрения вероятности повышенной аварийности, риск которой возрастает при наличии устаревшего парка транспортных средств.

Правила организованной перевозки группы детей автобусами занимают особое место среди требований к пассажирским перевозчикам. Очередная редакция указанных Правил [2] определяет требования, предъявляемые при организации и осуществлении организованной перевозки группы детей автобусами в городском, пригородном и междугородном сообщении.

В случае если организованная перевозка группы детей осуществляется 1 автобусом или 2 автобусами, перед началом осуществления такой перевозки в подразделение Госавтоинспекции на районном уровне по месту начала организованной перевозки группы детей подается уведомление об организованной перевозке группы детей. В случае если указанная перевозка осуществляется 3 автобусами и более, перед началом осуществления такой перевозки подается заявка на сопровождение автобусов патрульным автомобилем (автомобилями) подразделения Госавтоинспекции. Если во втором случае поездка будет длиться более 12 часов, то также необходим медицинский работник. В указанном случае организованная перевозка группы детей без медицинского работника не допускается. Детей до 7 лет брать в поездки длительностью более 4 часов нельзя.

На автобусе должен быть включен маячок желтого или оранжевого цвета. Предъявлены требования к водителям. К управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители:

а) имеющие на дату начала перевозки стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории «D» не менее одного года из последних 2 лет;

б) прошедшие предрейсовый инструктаж в соответствии с Правилами безопасности перевозок (см. выше);

в) не привлекавшиеся в течение одного года до начала перевозки к административной ответственности в виде лишения права управления транспортным средством или административного ареста за административные правонарушения в области дорожного движения.

В новых Правилах отсутствуют ограничения на максимальный возраст автобусов, которые могут использоваться при организованных перевозках детей.

Анализ представленных документов позволяет сделать вывод о постепенном формировании в Российской Федерации единого правового поля в сфере обеспечения безопасности пассажирских перевозок. В то же время, как уже отмечалось ранее, наиболее правильным подходом для объединения обширного массива разрозненных документов представляется разработка единого Кодекса требований по обеспечению безопасности автомобильных перевозок.

Литература и источники информации

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.11.2012 № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы».

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.09.2020 № 1527 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами».

УДК 656.13
UDC 656.13

Гармонизация принципов и подходов к профессиональной подготовке водителей и порядку подтверждения их профессиональной квалификации в странах ЕАЭС

* * *

Harmonizing principles and approaches to professional training of drivers and the procedure for confirming their professional qualifications in the EAEU countries

Съедин О.Н., канд. техн. наук,
Юстратов Д.В.

Съедин Олег Николаевич, канд. техн. наук, заведующий НИО «Проблемы подготовки водителей автотранспортных средств» ОАО «НИИАТ», тел. +7 (495) 496 6004, E-mail: sedin@niiat.ru Россия, 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.

Юстратов Дмитрий Викторович, младший научный сотрудник НИО «Проблемы подготовки водителей автотранспортных средств» ОАО «НИИАТ», тел. +7(916)734 4677, E-mail: j.dmitry@niiat.ru Россия, 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24

Sedin Oleg Nickolaevich, Ph.D., Head of Research Department «Problems of training drivers of motor vehicles» of Open Joint-Stock Company «NIIAT®», Phone +7 (495) 496 6004, E-mail: sedin@niiat.ru Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia.

Yustratov Dmitry Viktorovich, junior researcher of Research Department «Problems of training drivers of motor vehicles» of Open Joint-Stock Company «NIIAT®», Phone +7 (916) 734 4677, E-mail: j.dmitry@niiat.ru Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia

Аннотация

В статье рассматриваются особенности профессионального обучения водителей и их допуска к управлению транспортными средствами в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Сформулированы предложения по гармонизации принципов и подходов в данной области.

Ключевые слова: водитель, страны ЕАЭС, профессиональное обучение, допуск к управлению транспортными средствами, нормативная база, гармонизация подходов.

Abstract

The article discusses the features of drivers' professional training and their admission to driving vehicles in the countries of the Eurasian Economic Union (EAEU). Proposals for the harmonization of principles and approaches in this area are formulated.

Keywords: driver, EAEU countries, professional training, admission to driving vehicles, legal framework, harmonizing approaches.

В последние годы на постсоветском пространстве ускоряются интеграционные процессы, формируется система современных рыночных отношений в транспортном секторе, и, конкретно, на автомобильном транспорте, являющимся наиболее гибким и массовым видом транспорта, функционирующим на основании принципов «от двери до двери» и «точно в срок». Государства-участники Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) стремятся договориться о высокой степени открытости своих автотранспортных рынков при безусловном обеспечении безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов.

Одной из основных причин аварийности на автомобильном транспорте является недостаточное профессиональное мастерство водителей и низкое качество их обучения. Анализ дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) показывает, что неправильные и несогласованные действия водителей в большинстве случаев вызваны ошибками в оценке дорожно-транспортных ситуаций и прогнозе их дальнейшего развития. Зачастую совершению ДТП с участием коммерческого транспорта способствуют слабые знания водителей Правил дорожного движения и правил перевозок, неуверенные навыки оценки дорожной обстановки, отсутствие учета психофизиологических особенностей водителя и т.п. В Российской Федерации

лица, осуществляющие коммерческие перевозки, должны иметь российское национальное водительское удостоверение, за исключением граждан тех стран, где русский язык признан вторым государственным языком.

Порядок обмена иностранных национальных и международных водительских удостоверений на российские национальные и международные водительские удостоверения установлен «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации» от 24.10.2014 № 1097 [1]. В настоящее время в ЕАЭС отсутствует гармонизация требований к профессиональному обучению водителей и подтверждению их профессиональной квалификации, иных требований, связанных с выдачей водительских удостоверений для осуществления предпринимательской или трудовой деятельности. В связи с этим отмечается невысокий уровень результатов сдачи экзаменов при обмене иностранных национальных водительских удостоверений лицами, имеющими такие удостоверения. Непосредственным результатом является увеличение доли происшествий, в которых иностранные граждане являлись виновными, при том, что в Российской Федерации стабильно наблюдается общее снижение абсолютных показателей аварийности. В период с 2016 по 2019 год в России отмечался рост количества ДТП с участием иностранных граждан и числа раненых в них на 6,3% и 7,4% соответственно, хотя число погибших сократилось на 19,5%. В 2019 году водители-иностранцы были виновны немногим более чем в половине (53,9%) всех ДТП, участниками которых они являлись, а в 2020 году – почти в двух третях случаев (63,7%) [2].

В странах ЕЭАС существует необходимость построения гармонизированной и эффективной системы подготовки водительских кадров, которая должна обеспечивать формирование всех компонентов профессионализма водителей. К сожалению, приходится признать, что в этой области имеется определенный правовой вакуум, который не позволяет говорить о существовании в ЕАЭС системы повышения квалификации (профессионального мастерства) водителей, непосредственно занятых в перевозках пассажиров и грузов.

Отметим некоторые особенности, а в некоторых случаях, существенные различия в системе подготовки и порядка подтверждения профессиональной квалификации водителей в странах ЕАЭС.

1. Наименования категорий и подкатегорий транспортных средств во всех государствах – членах Союза в целом схожи. Различия таковы:

– в Республике Армения отличается наименование категории, обозначающей троллейбус, и отсутствует категории, обозначающие мопед и трамвай [3];

– в Республике Беларусь отсутствуют категория «B1», подкатегории «C1», «C1E», «D1», «D1E» и отличаются наименования категории, обозначающие троллейбус и трамвай [4];

– в Кыргызской Республике описание транспортных средств категории «B», «C1», «C», «D», «D1» отличаются отсутствием указания на сцепление с прицепом. Отсутствует категория, обозначающая трамвай. Для водителей троллейбуса в графе «особые отметки» водительского удостоверения делается отметка «Т» [5].

2. В государствах – членах Союза для получения права на занятие образовательной деятельностью по подготовке водителей необходимо пройти определенную процедуру в соответствующих государственных органах:

– в Республике Армения основанием является регистрация в государственном регистре;

– в Республике Беларусь необходимо получить сертификат в Национальной системе подтверждения соответствия;

– в Республике Казахстан основанием является включение в реестр учебных организаций по подготовке водителей [6];

– в Кыргызской Республике необходимо получить лицензию в Министерстве образования и науки;

– в Российской Федерации необходимо получить лицензию в Министерстве образования и науки или органе исполнительной власти субъекта Российской Федерации, осуществляющим переданные полномочия в сфере образования.

Требования к материально технической базе образовательных организаций во всех странах Союза включают необходимость наличия:

– закрытых площадок (автодромов) в собственности или аренде;

– оснащенных соответствующим оборудованием и наглядными пособиями учебных помещений;

– компьютерной техники;

– учебных транспортных средств соответствующей категории.

Преподавателям образовательных организаций необходимо:

– в Республике Армения иметь водительские удостоверения соответствующей категории;

– в Республике Беларусь иметь свидетельство о прохождении повышения квалификации;

– в Республике Казахстан обладать квалификацией «преподаватель», «мастер производственного обучения», «мастер обучения вождению во время образовательного процесса», квалификационным свидетельством и водительский стаж не менее 5- лет;

– в Кыргызской Республике иметь водительские удостоверения соответствующей категории и водительский стаж не менее 3-х лет;

– в Российской Федерации иметь квалификацию «мастер производственного обучения вождению транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий», стаж управления транспортными средствами не менее 3 лет, не быть лишенным права на управление транспортными средствами в течение 5 лет.

3. Профессиональная подготовка водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий включает теоретическую и практическую подготовку. Минимальные требования к срокам освоения теоретических и практических занятий отличаются в государствах – членах Евразийского экономического союза.

В Республике Армении и в Киргизской Республике отсутствуют утвержденные на государственном уровне программы профессионального обучения водителей. Таким образом, каждая автошкола в этих странах может формировать образовательную программу самостоятельно, ориентируясь лишь на требования по допуску водителей к участию в дорожном движении, которые определяет национальное МВД (органы полиции). Такие системы формирования и оценки компетенций водителей транспортных средств часто сводятся к «натаскиванию» на экзаменационные вопросы дорожной полиции (проверяются в основном теоретические аспекты знаний, а не способность их практического применения).

В Республике Армения подготовка водителей осуществляется, в том числе в рамках дополнительных образовательных программ максимальной продолжительностью до 5 месяцев. Количество учебных часов определяется учебным учреждением самостоятельно. Помимо этого, по ряду категорий и подкатегорий допускается самостоятельная подготовка водителей.

Наименьшие минимальные требования по длительности обучения по многим категориям/подкатегориям установлены в Российской Федерации (за исключением категорий «D1», «Tm», «Tb»).

Наибольшие минимальные требования по многим категориям/подкатегориям установлены в Республике Казахстан (за исключением категорий «D1», «Tm», «Tb»), однако по ряду категорий/подкатегорий допускается самостоятельная подготовка.

В Республике Беларусь и Кыргызской Республике минимальные требования к срокам освоения теоретических и практических занятий, срокам освоения программы профессиональной подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий находятся в средних пределах между требованиями, установленными в Республике Казахстан и Российской Федерации.

Одно из основных отличий программы обучения водителей Российской Федерации от других стран-членов ЕАЭС, это наличие предмета «Психофизиологические основы деятель-

ности водителя», в тематику которого включены вопросы когнитивных функций, систем восприятия и психомоторных навыков, а кандидатов в водители обучают, в том числе, основам эффективного общения и урегулирования возможных конфликтов.

Предмет «Основы управления транспортным средством и безопасность движения» является вторым по объему часов в Республике Беларусь и Республике Казахстан. В Республике Беларусь ему уделяют 38 часов, где рассматривают классификацию ДТП и управление автомобилем в различных условиях. В Республике Казахстан, на этот предмет отведено 70 часов и наибольшее внимание уделено действиям водителя в штатных и нештатных (критических) режимах движения.

Налицо определенные различия в подходах к обучению в странах ЕАЭС по тематике, распределению часов и выстраиванию программ, они могут существенно повлиять на качество подготовки водителей. Так, в Республике Беларусь уделяют особое внимание теоретическому обучению правилам дорожного движения, в то время как в Республике Казахстан существует уникальная программа подготовки по оказанию первой помощи.

В странах ЕАЭС отсутствует понятие «профессионального водителя» и, следовательно, нет системы повышения профессиональной квалификации водителей, непосредственно занятых в перевозках пассажиров и грузов. Из-за этого наблюдается очевидный разрыв между потребностями рынка труда в сфере автотранспортных услуг и уровнем профессионального образования, получаемого в образовательных учреждениях. Одной из главных проблем системы подготовки кадров является отсутствие системы оценки профессиональной пригодности водителя, в том числе с точки зрения его психофизиологических качеств. Реальное содержание обучения в автошколах далеко не всегда соответствует требованиям и условиям современного дорожного движения, запросам работодателей. Всё это приводит к необходимости «доучивания» водителей на предприятиях для достижения ими необходимого уровня профессионализма.

4. Существуют некоторые различия между странами Союза по возрасту, с которого разрешен допуск к экзаменам на право управления транспортным средством, но они не слишком значительны, требования к минимальному возрасту водителей коммерческого транспорта старших категорий (C и D) практически одинаковы - 18 лет и 21 год соответственно. Для водителей автопоездов (транспортных средств с прицепами) категорий CE и DE, помимо возраста, необходим также минимальный водительский стаж (как правило, не менее 12 месяцев) по соответствующим категориям ТС без прицепов (за исключением Республики Армения, где стаж не требуется).

5. Подходы к приему экзаменов на право управления механическим транспортным средством в государственных органах, выдающих водительские удостоверения, в целом схожи. Экзамен принимается:

– в Республике Армения, Республике Беларусь, Республике Казахстан, Кыргызской Республике экзаменационными комиссиями;

– в Российской Федерации должностным лицом подразделения Госавтоинспекции.

Экзаменаторам необходимо:

– в Республике Армения иметь водительские удостоверения соответствующей категории/подкатегории;

– в Республике Беларусь иметь высшее или среднее специальное образование, права соответствующей категории/подкатегории, стаж управления по ним не менее 3 лет;

– в Республике Казахстан иметь высшее или среднетехническое образование по автомобильной специальности, права соответствующей категории/подкатегории, стаж управления по ним не менее 5 лет;

– в Кыргызской Республике иметь высшее юридическое или высшее техническое образование в сфере наземных транспортных средств, права соответствующей категории/подкатегории, стаж управления по ним не менее 3 лет;

– в Российской Федерации иметь возраст не менее 25 лет, высшее образование, право на управление транспортными средствами тех категорий или подкатегорий, по которым будут проводиться экзамены, стаж управления транспортными средствами не менее 5 лет.

Теоретический экзамен принимается:

– в Республике Армения посредством компьютерных тестов. Состоит психологического теста (3 вопроса) и теста на проверку знаний (10 вопросов), длится 15 минут. К тесту на проверку знаний допускается при ответе на все вопросы психологического теста. Оценка «сдал» выставляется при ответе на 9 вопросов;

– в Республике Беларусь с использованием автоматизированных систем, а при их отсутствии на бумажном носителе. Состоит из 10 вопросов, длится 15 минут (в автоматизированной системе), 30 минут (на бумажном носителе). Оценка «сдал» выставляется при 1 неправильном ответе;

– в Республике Казахстан с использованием компьютерных комплексов. Состоит из 40 вопросов, длится 40 минут. Оценка «сдал» выставляется при ответе на 32 вопроса;

– в Кыргызской Республике с использованием автоматизированной системы. Состоит из 20 вопросов, длится 25 минут. Оценка «сдал» выставляется при ответе на 18 вопросов;

– в Российской Федерации с использованием автоматизированной системы. Билет состоит из 20 вопросов, который формируются случайным образом из 4 тематических блоков, каждый из которых содержит по 5 вопросов. Длится 20 минут. Оценка «сдал» выставляется при ответе на 20 вопросов либо при ответе на дополнительные вопросы.

Допускается 2 неверных ответа в разных тематических блоках, по которым назначается по 5 дополнительных вопросов из соответствующих тематических блоков, в которых были допущены ошибки. В дополнительных вопросах ошибки не допускаются.

Практический экзамен принимается:

– в Республике Армения на автодроме и в реальных условиях дорожного движения.

На автодроме - 10 минут. В реальных условиях дорожного движения - 15 минут. Маршрут составляет 1,5 - 4 километра. Экзамен считается сданным, если сумма штрафных баллов не превышает 100;

– в Республике Беларусь в 2 этапа – на автодроме (закрытой площадке) и в условиях реального дорожного движения.

На 1 этапе выполняются определяемые экзаменатором 2 элемента из установленных 4. На выполнение каждого элемента дается 2 попытки по 3 минуты каждая. В случае невыполнения элементов выставляется оценка «не сдал».

На втором этапе проверятся установленные обязательные элементы. Маршрут составляет не менее 4 километров. Оценка «сдал» выставляется в случае совершения не более 2 нарушений и не создания аварийной ситуации.

– в Республике Казахстан на автоматизированном автодроме (оборудованном техническими устройствами контроля) без нахождения экзаменатора в транспортном средстве. Оценка «сдал» выставляется при прохождении всех испытательных упражнений, набрав при этом 99 и менее штрафных баллов.

При отсутствии автоматизированного автодрома принимается в 2 этапа – на закрытой площадке и в условиях реального дорожного движения по основным элементам испытательных упражнений для конкретной категории/подкатегории.

– в Кыргызской Республике в условиях реального дорожного движения по карточке, содержащей определенные этапы. Время сдачи не ограничено. Считается не сданным при невыполнении 2 и более этапов.

– в Российской Федерации в один этап, включающий проверку первоначальных навыков управления транспортным средством и навыков управления в условиях дорожного движения. Ошибки и нарушения классифицируются соответственно в 1, 2, 3 и 5 штрафных баллов. Оценка «СДАЛ» выставляется, если сумма штрафных баллов составляет менее 5, либо штрафные баллы отсутствуют.

Для категорий «А», «М» и подкатегорий «А1», «В1» практический экзамен проводится только на закрытой территории. Экзамен представляет собой набор испытательных упражнений. Оценка «СДАЛ» выставляется, если кандидат водители выполнил все испытательные упражнения, не допустив ошибок при их выполнении.

На категории «Tm», «Tb» проводится только теоретический экзамен.

Допуск к повторной сдаче экзаменов осуществляется:

– в Республике Армения без ограничений;

– в Республике Беларусь через 6 дней. Для не сдавших с 3 попыток через 30 дней, без повторного обучения;

– в Республике Казахстан через 7 дней. Для не сдавших с 3 попыток через 6 месяцев, без повторного обучения;

– в Кыргызской Республике через 10 дней. Для не сдавших с 3 попыток необходимо пройти обучение повторно;

– в Российской Федерации через 7 дней. Для не сдавших с 3-й и последующих попыток через 30 дней, без повторного обучения.

Во всех государствах – членах Союза прием экзаменов производится с использованием автоматизированных технических средств объективного контроля, снижающих влияние человеческого фактора на его результаты.

Для допуска к экзаменам также необходимо прохождение медицинского освидетельствования.

Анализ приведенных требований показывает, что регулирование сферы выдачи водительских удостоверений в государствах – членах Союза схоже и соответствует гармонизированным Венской Конвенцией 1968 г. международным стандартам.

В то же время, наиболее существенные отличия между странами Союза сконцентрированы в содержании образования, которое определяется образовательными программами. Обращает на себя внимание, что на нормативном уровне данные вопросы уже проработаны в Российской Федерации, где порядок разработки примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий определяется Правилами разработки примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 01.11.2013 № 980 (далее – Правила).

Согласно пункту 2 Правил примерные программы разрабатываются на основе установленных квалификационных требований (профессиональных стандартов) и утверждаются Министерством просвещения Российской Федерации по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством внутренних дел Российской Федерации и Министерством здравоохранения Российской Федерации.

Правила предусматривают наличие ряда обязательных структурных элементов (разделов) программ профессионального обучения. Пунктом 8 статьи 73 Федерального закона № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» определено, что продолжительность профессионального обучения определяется конкретной программой профессионального обучения, разрабатываемой и утверждаемой на основе профессиональных стандартов (при наличии) или установленных квалификационных требований организацией, осуществляющей образовательную деятельность, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

Примерные программы построены таким образом, чтобы обеспечить достижение планируемых образовательных результатов, в случае подготовки водителей – это достижение ими результатов освоения примерной программы, совпадающих в целом с Профессиональными и квалификационными требованиями, предъявляемыми при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, и утвержденными соответствующим приказом Минтранса России [7].

К таким результатам относятся ключевые компетенции водителей, которые, в частности, должны уметь:

управлять транспортным средством в различных условиях дорожного движения;

соблюдать Правила дорожного движения Российской Федерации;

проверять техническое состояние транспортного средства на соответствие основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации;

устранять мелкие неисправности в процессе эксплуатации транспортного средства соответствующей категории, не требующие разборки узлов и агрегатов;

обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров транспортного средства соответствующей категории, их перевозку, контролировать размещение и крепление различных грузов и багажа в транспортном средстве;

оказывать помощь в посадке в транспортное средство и высадке из него, в том числе с использованием специальных подъемных устройств для пассажиров из числа инвалидов, не способных передвигаться самостоятельно;

выбирать безопасные скорость, дистанцию и интервал в различных условиях дорожного движения;

прогнозировать возникновение опасных дорожно-транспортных ситуаций в процессе управления и совершать действия по их предотвращению;

своевременно принимать решения и действовать в сложных и опасных дорожных ситуациях;

оказывать первую помощь пострадавшим в ДТП и т.д.

Таким образом, если ставится задача добиться в странах ЕАЭС примерно одинакового уровня подготовки водителей, то в основе их профессионального обучения должны лежать образовательные программы с примерно одинаковым содержанием.

На наш взгляд, для гармонизации процедур подготовки водителей в странах ЕАЭС, следует двигаться по следующей траектории.

1. Следуя опыту России, европейских и иных стран, разработать и утвердить на уровне ЕАЭС межгосударственную систему квалификационных требований (профессиональных стандартов) для водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки на профессиональной основе (прежде всего для категорий и подкатегорий транспортных средств B, C, CE, C1, C1E, D, D1).

2. Учесть при разработке данных квалификационных требований (профессиональных стандартов) необходимость формирования в сознании обучаемого модели безопасного поведения на дороге, а именно, осознанного соблюдения безопасных значений скорости, дистанции и интервала, выработки устойчивых стереотипов законопослушного поведения, а также соблюдения этих норм поведения во взаимоотношениях с другими участниками дорожного движения.

3. На основании единой системы квалификационных требований (профстандартов) сформировать единые типовые программы профессионального обучения водителей, которые следует утверждать на национальном или наднациональном уровне. Отечественная и зарубежная практика показывают перспективность технологий модульно-компетентностного обучения, которые создают возможность повышения качества обучения рабочим профессиям, оперативного внесения изменений в программу, гибкого реагирования на дополнительные запросы работодателей. Учебные модули должны носить практикоориентированный характер.

4. Рекомендовать к введению в Российской Федерации и в странах ЕАЭС системы допуска к профессии водителей, осуществляющих коммерческие перевозки или работающих по найму, ранжирующей их по квалификационному уровню, видам и характеру выполняемых грузопассажирских перевозок, которая должна стать эффективным механизмом повышения безопасности дорожного движения. Такая система допуска водителей к профессиональной деятельности направлена на стимулирование водителей к достижению определенного уровня навыков и умений управления транспортными средствами и поддержание достигнутого уровня, что обеспечивает большую безопасность дорожного движения.

В идеале профессиональная компетентность водителя, занятого в сфере коммерческих автомобильных перевозок в странах ЕАЭС, должна подтверждаться свидетельством единого

образца (профессиональной компетентности), выдаваемым уполномоченными органами государств-членов. Одним из вариантов документального подтверждения гармонизации требований профессионального обучения водителей в государствах ЕАЭС, является проставление в водительском удостоверении единой отметки. Данная отметка при ее согласовании (единый индекс сообщества) будет свидетельствовать о единстве профессиональной подготовки водителей.

Здесь налицо прямая аналогия с требованиями к водителям, занятым в международных перевозках, которые должны проходить дополнительное обучение.

Вопросы допуска к участию в дорожном движении, в том числе к осуществлению перевозок пассажиров и грузов, могут быть разрешены в рамках постепенной унификации требований к сдаче квалификационных экзаменов. Уже сейчас во всех странах ЕАЭС этот механизм сходный и реализуется органами внутренних дел. Здесь проблема видится в ином – во всех странах необходимо совершенствовать процедуры оценки компетенций водителей транспортных средств. Целесообразным выглядит создание единого административного регламента по допуску к участию в дорожном движении с учетом интересов стран ЕАЭС, сближение требований по выдаче водительских удостоверений, в основе которых лежат требования Венской конвенции 1968г., тем более, что все страны ЕАЭС являются ее участниками.

В настоящее время рекомендуется обеспечить межправительственный информационный обмен по оценке методик и процедур подтверждения компетенций водителей. Гармонизация требований к профессиональному обучению (подготовке) водителей позволит сблизить стандарты их квалификации и механизмы ее подтверждения, обеспечив тем самым равенство возможностей для водителей при работе в ЕАЭС.

Литература и источники информации

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 24.10.2014 № 1097 (ред. от 20.12.2019) «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2021). – [Электронный ресурс]. // URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102360608, дата обращения 08.02.2022

2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, 79 с.

3. Порядок проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, перечень обязательных документов, формы национальных и международных водительских удостоверений, утвержденное Постановлением Правительства Республики Армения от 26.03.2020 № 385-Н. - [Электронный ресурс]. // URL: http://www.irtek.am/views/act.aspx?aid=104541, дата обращения 08.02.2022

4. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12.10.2020 № 48 «Об изменении постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 23 октября 2012 г. № 47». - [Электронный ресурс]. // URL: https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=W22036130&p1=1, дата обращения 08.02.2022

5. Правила приема квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденные постановлением Правительства Киргизской Республики от 18.12.2017 № 819. - [Электронный ресурс]. // URL: http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/11617?cl=ru-ru, дата обращения 09.02.2022

6. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 2 декабря 2014 года № 862 «Об утверждении Правил государственной регистрации и учета отдельных видов транспортных средств по идентификационному номеру транспортного средства, подготовки водителей механических транспортных средств, приема экзаменов и выдачи водительских удостоверений» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 30.04.2021 г.). - [Электронный ресурс]. // URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31652980, дата обращения 09.02.2022

7. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2020 № 282 "Об утверждении профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (Зарегистрирован 23.11.2020 № 61070). - [Электронный ресурс]. // URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202011230082, дата обращения 09.02.2022

УДК 338.47
UDC 338.47

Особенности инвестиций в обновление парка транспортных средств, компаний осуществляющих перевозку грузов в международном сообщении

* * *

Features of investments in the renewal of the fleet of vehicles of companies engaged in the transportation of goods in international traffic

Казанцев И.С.

Казанцев Иван Сергеевич, аспирант ОАО «НИИАТ». Россия, 125480, Москва, Героев Панфиловцев ул., д.24. E-mail: ikazantsev@asmap-service.ru.

Kazantsev Ivan Sergeevich, postgraduate student of Open Joint-Stock Company «NIIAT». E-mail: ikazantsev@asmap-service.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia

Аннотация

Рассмотрено современное состояние российских автотранспортных предприятий, осуществляющих свою деятельность в международном сообщении, произведена оценка положения национальных транспортных операторов. Цель статьи – анализ инвестиционной политики грузовых автотранспортных организаций, направленной на воспроизводство основных производственных фондов. Рассмотрены источники воспроизводства основных производственных фондов. В статье приведены статистические данные о динамике перевозок грузов в международном сообщении и используемого для этого подвижного состава. Приведен опыт государственной поддержки стран Европейского союза и СНГ. Обоснована необходимость государственной поддержки перевозчиков, осуществляющих деятельность в международном сообщении, на основе имеющихся инвестиционных возможностей перевозчиков. Обоснована прямая зависимость качественного состава парка автотранспортных средств и уровня конкурентоспособности национальных транспортных операторов.

Ключевые слова: грузовой автомобильный транспорт, перевозки в международном сообщении, ротация подвижного состава, воспроизводство производственных фондов, государственная поддержка.

Abstract

The current and state of the Russian road transport enterprises operating in international traffic has been studied, and the position of national transport operators has been assessed. The purpose of the article is to analyze the investment policy of freight motor transport enterprises aimed at reproducing basic production assets. The sources of reproduction of fixed assets are considered. The article provides statistical data on the dynamics of cargo transportation in international traffic and the rolling stock used for this. The experience of state support for the countries of the European Union and the CIS is presented. State support for carriers operating in international traffic is substantiated on the basis of the available investment opportunities of carriers. The direct dependence of the qualitative composition of the vehicle fleet on the level of competitiveness of national transport operators has been substantiated.

Keywords: freight road transport, international transportation, rotation of rolling stock, reproduction of production assets, government support.

Грузовой автомобильный транспорт на протяжении всей своей истории был и остаётся важнейшим связующим звеном при создании конечного продукта (товаров или услуг). Перевозки грузов автомобильным транспортном пользуются стабильным спросом, как у внутрироссийских грузоотправителей, так и за пределами нашей страны. Грузовой автомобильный транспорт оперативно решает задачи по перемещению грузов между странами СНГ, Европейского Союза, Китая и другими странами. Сравнение динамики международных грузовых автомобильных перевозок представлено на рис. 1. Динамика объёмов грузовых автомобильных перевозок свидетельствует об изменении тренда: если в период 2016 – 2018 годы объём импорта превышал объём экспорта, то в 2019 и 2020 годах впервые объём экспорта превысил объём импорта.

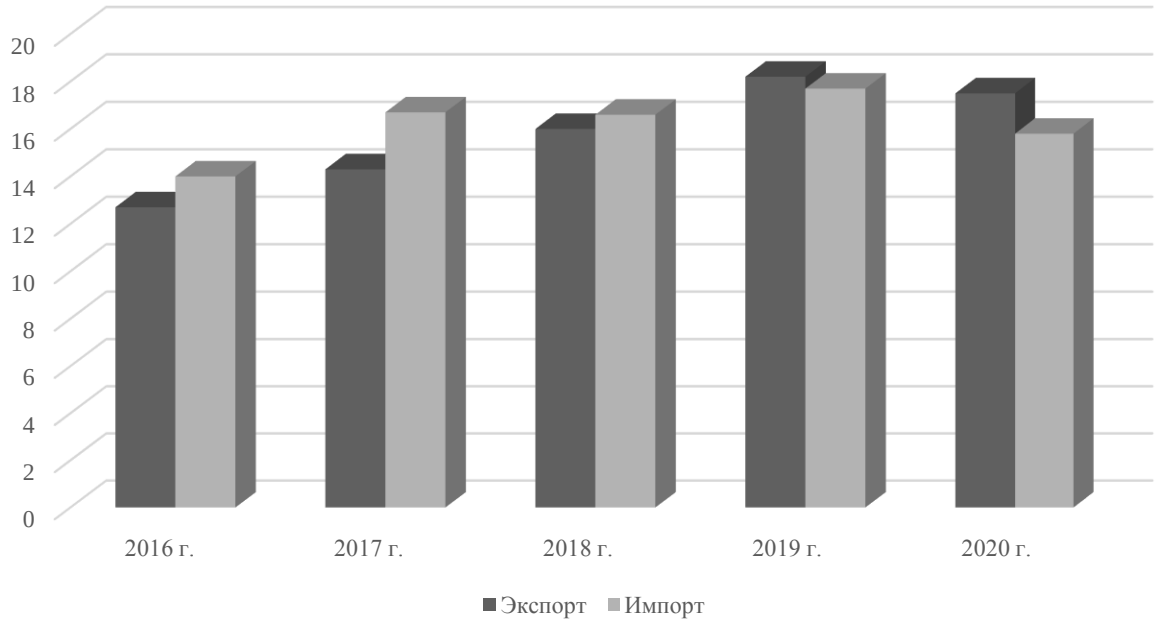

Рис. 1. Динамика объёмов грузовых автомобильных перевозок в международном сообщении, млн. тонн

Рынок грузовых автомобильных перевозок в международном сообщении характеризуется высокой конкурентной борьбой российских перевозчиков и перевозчиков стран-торговых партнёров нашей страны [1]. Сравнение объемов перевозок иностранными и российскими перевозчиками в России представлено на рис. 2.

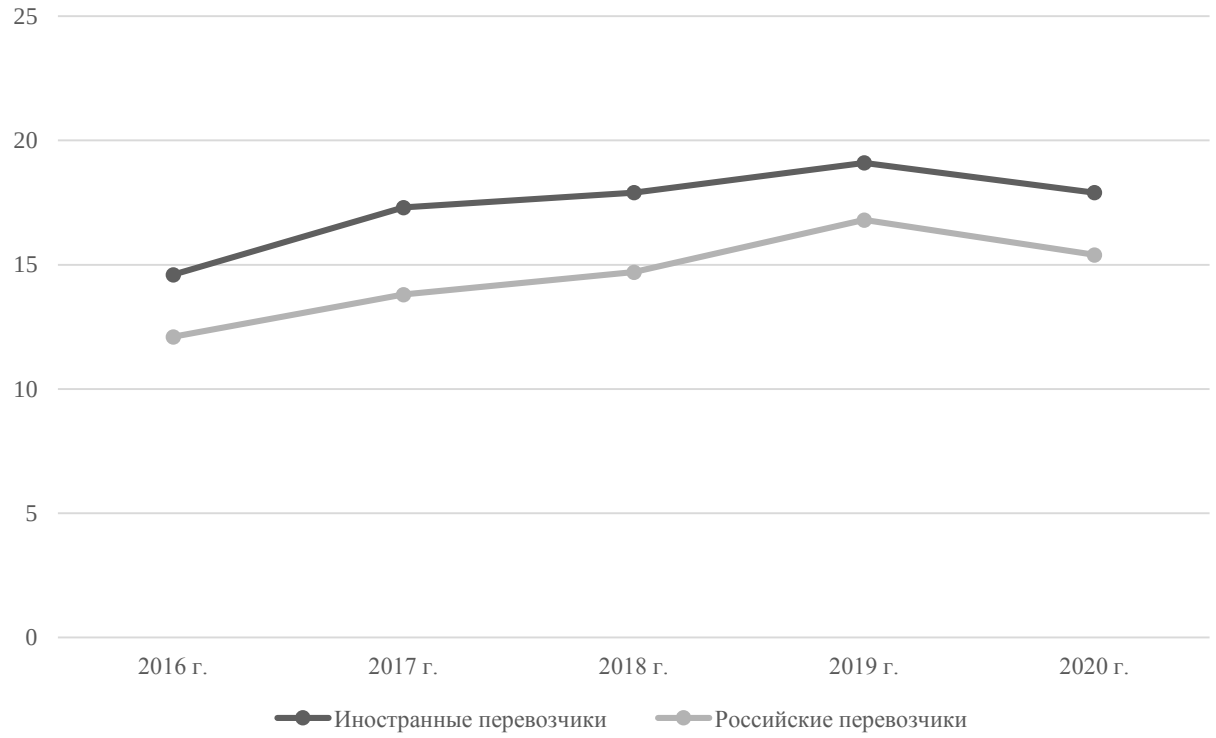

Рис. 2. Объемы рынка грузовых автомобильных перевозок в международном сообщении, млн. тонн

Сравнивая динамику объёмов грузовых автомобильных перевозок и рынок в международном сообщении можно сделать однозначный вывод, что даже при условии, что экспорт товаров превышает импорт, российские автотранспортные организации не в состоянии выйти

даже на паритет с иностранными перевозчиками. Это показывает, что национальные перевозчики России не в состоянии в полной мере конкурировать со своими коллегами из-за рубежа. Основной причиной низкой конкурентоспособности является сверхнормативный срок эксплуатации автотранспортных средств, а также состав парка российских международных перевозчиков, состоящий из автомобилей низких классов экологической безопасности. Дальнейшее системное отставание национальных транспортных операторов приведёт к ещё большему разрыву с их иностранными коллегами.

Целью настоящей статьи является анализ особенностей инвестиционной деятельности, направленной на обновления парка транспортных средств, автотранспортных организаций, осуществляющих перевозку грузов в международном сообщении [2].

Современное состояние российских автомобильных перевозчиков занятых на международном сообщении

Основной проблемой организаций автотранспортной отрасли является функциональный и сверхнормативный износ. Данная ситуация напрямую влияет на неустойчивое положение национальных транспортных операторов на рынке грузовых международных перевозок. Структура парка российских грузовых автомобильных перевозчиков, представленная на рис. 3, наглядно показывает отрицательную динамику, срока эксплуатации автотранспортных средств:

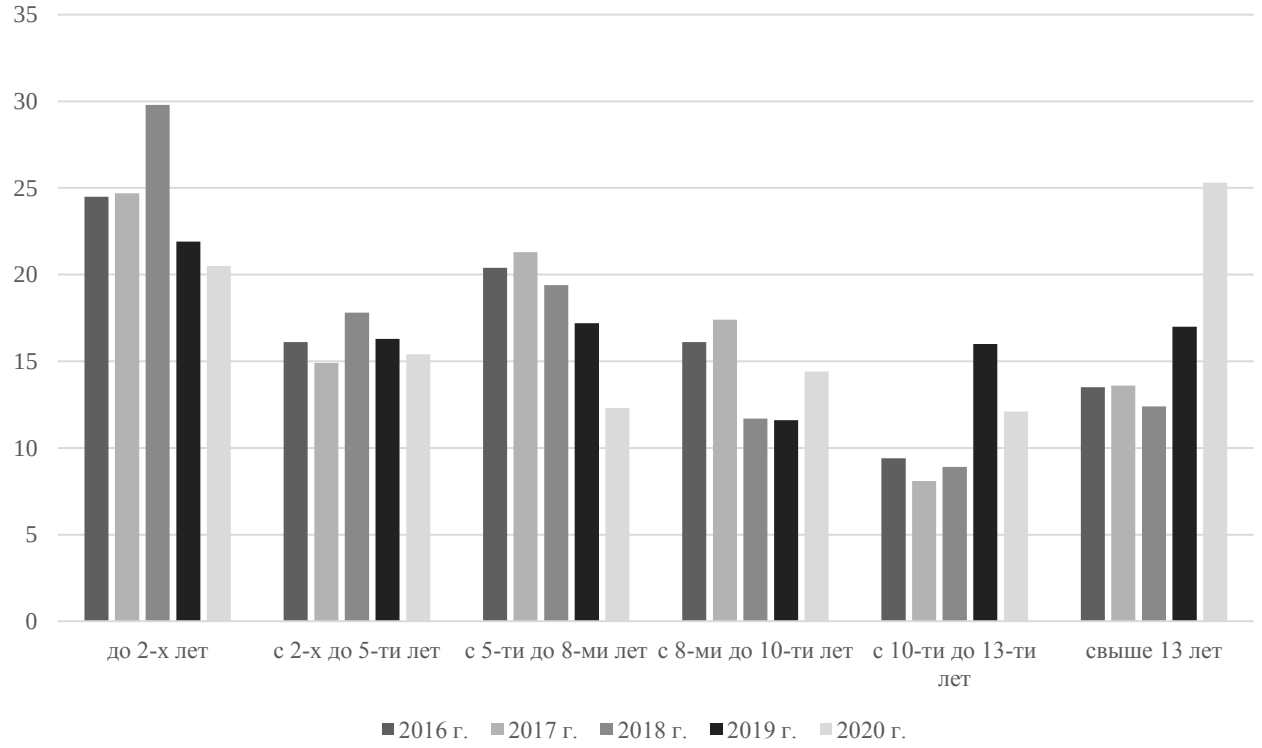

Рис. 3. Структура парка автомобилей перевозчиков, эксплуатируемых в международном сообщении, по сроку эксплуатации, %

Доля новых и современных автомобилей в 2019 и 2020 годах заметно сократилась. Именно по этой причине при увеличении экспортных грузовых автомобильных перевозок и увеличении общих объёмов международного товарооборота, приходящегося на грузовой автомобильный транспорт, добиться доминирующего положения или паритета не удалось. Кроме того, средний срок эксплуатации автомобилей, используемых в международном сообщении, увеличился с 8,7 года до 9,6 лет. Увеличение срока эксплуатации автомобилей, используемых в международном сообщении, говорит о серьёзной проблеме, связанной с отсутствием у автотранспортных организаций достаточных средств не только для расширенного воспроизводства, но и для элементарной ротации парка транспортных средств. Дальнейшее отставание национальных транспортных операторов может привести к самым тяжёлым последствиям для

отрасли вплоть до возможного полного их вытеснения с рынка грузовых международных перевозок.

Сверхнормативная эксплуатация автотранспортных средств, задействованных в международном сообщении, является основной причиной того, что значительная доля парка автомобилей не соответствует нормам экологической безопасности.

Борьба за экологию и сохранение окружающей среды в Европейском Союзе и в развитых странах началась давно – в середине прошлого века. Именно создание Евросоюза во многом предопределило создание жёсткого природоохранного законодательства. Уже в 1988 году был принят первый стандарт экологической безопасности ЕВРО – 0. В данный момент действуют ещё пять стандартов, а с 01.01.2022 года в силу вступает норма по экологической безопасности ЕВРО – 6. Структура российского парка в соответствии с нормативами экологической безопасности представлена на рис. 4.

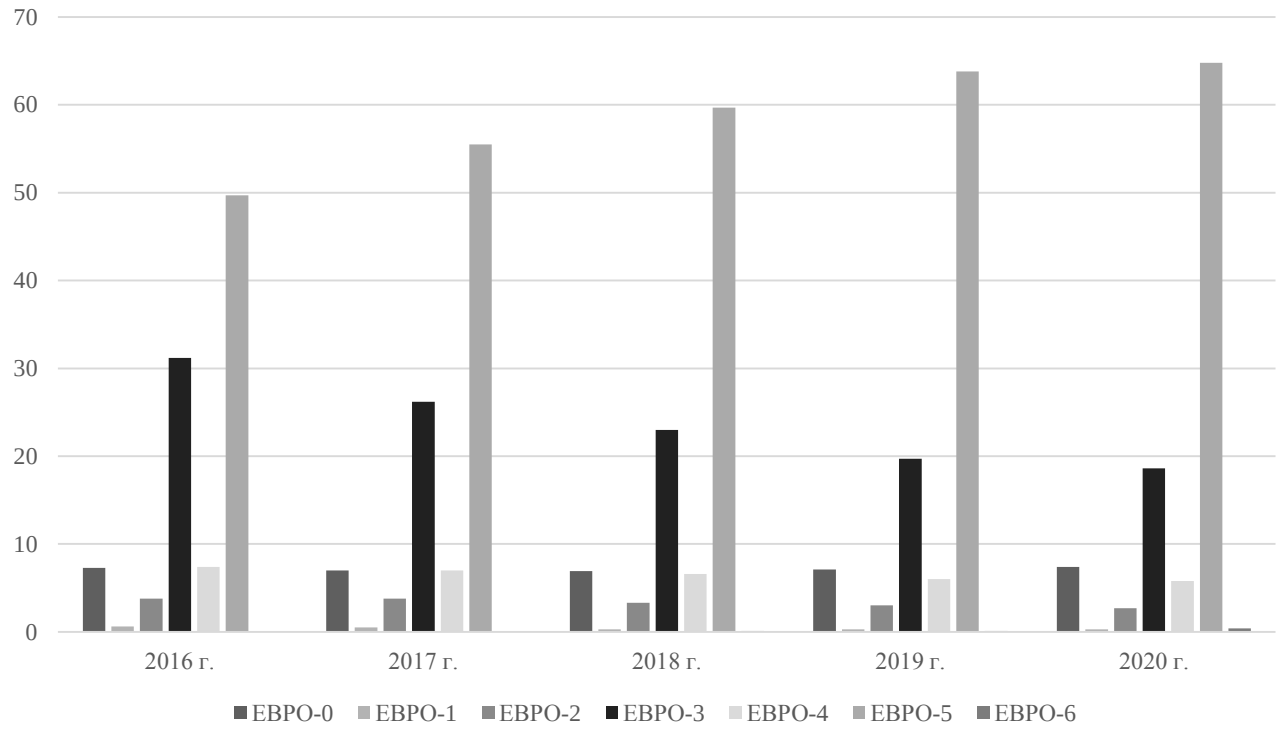

Рис. 4. Соответствие экологическим классам безопасности автотранспортных средств российских перевозчиков, осуществляющих перевозки в международном сообщении, %

Структура парка национальных транспортных операторов свидетельствует о существенном отставании от иностранных конкурентов. Более трети парка российских автомобильных перевозчиков, работающих в международном сообщении, не соответствует параметрам экологической безопасности стран Европейского Союза, традиционных торгово-промышленных партнёров России. Современным трендом всех развитых стран на сегодня является ужесточение природоохранного законодательства. Данная ситуация создаёт ряд рисков, связанных с возможным перераспределением объёмов грузов в сообщении с этими странами в связи с дискриминацией российских автотранспортных предприятий в пользу иностранных перевозчиков, обладающих автомобилями более высоких экологических классов.

Современное состояние рынка грузовых автомобильных перевозок в международном сообщении характеризуется высокой конкуренцией. Для наглядности положение на рынке международных грузовых автомобильных перевозок, российских национальных операторов, представлено на рис. 5.

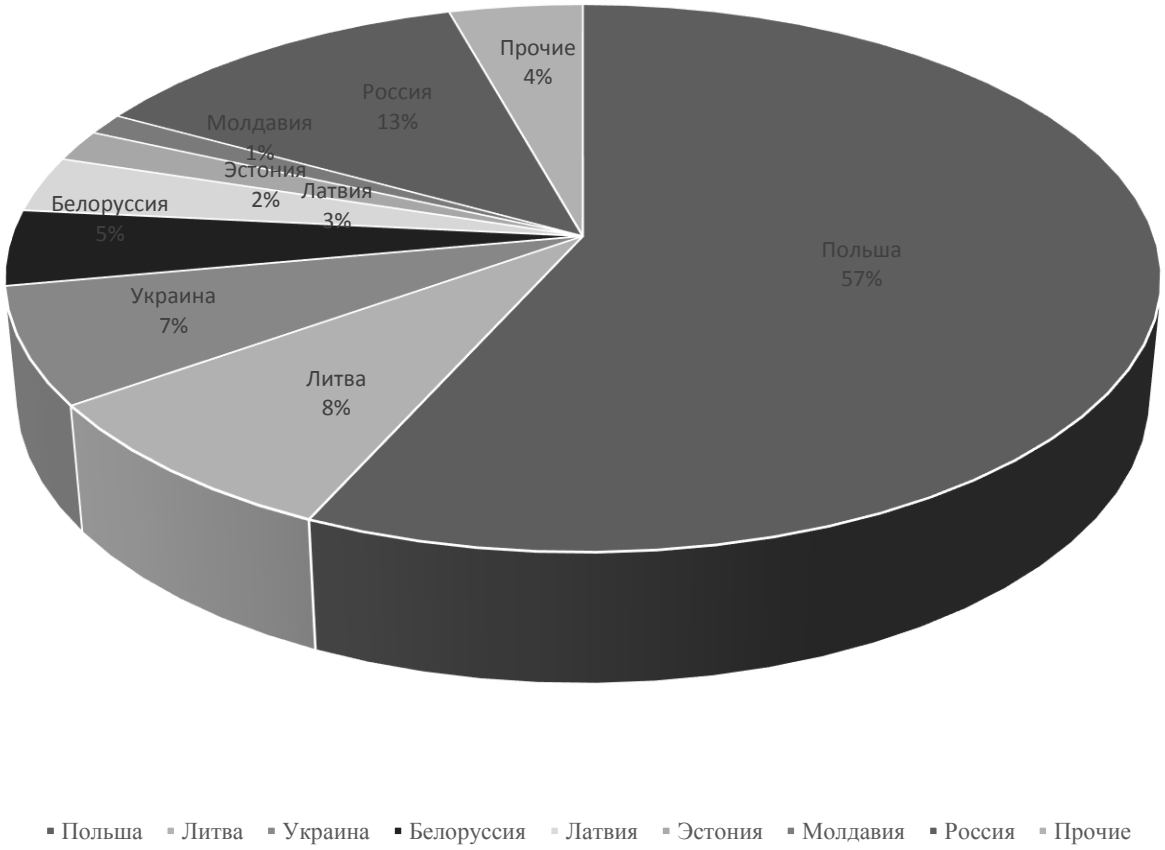

Рис. 5. Численность парков автотранспортных средств национальных перевозчиков европейских государств занятых в международном сообщении

Доминирующее положение на рынке перевозки грузов в международном сообщении принадлежит Польским национальным перевозчикам, во многом это обусловлено выгодным географическим положением, но решающую роль сыграла государственная поддержка национального перевозчика. К мерам такой поддержки относились государственное субсидирование процентных ставок по передаче транспортных средств в лизинг (вплоть до отрицательных показателей), специальные условия покупки при своевременной (нормативной) ротации автотранспортных средств, а при расширении парка действовали дисконтные программы. В Белоруссии также существуют программы поддержки перевозчиков, осуществляющих деятельность в международном сообщении: снижены или отменены ввозные пошлины на тягачи и прицепную технику. Доля российских международных перевозчиков составляет 13 %, о качестве парка российских автомобильных операторов было сказано выше. Однако, невысокая доля российских перевозчиков в структуре перевозок на международном рынке не является основным риском национальных транспортных операторов. С 2016 года польские национальные перевозчики смогли увеличить парк автотранспортных средств, работающих на международном направлении, с 195,3 тыс. единиц до 245,1 тыс. единиц, т.е. на 25,5 %. Российские парк автомобилей, занятых в международном сообщении, увеличился с 49,4 тыс. единиц в 2016 году до 54,6 в 2020-ом т.е. на 10,5 %. Это наглядно демонстрирует риск российских перевозчиков быть вытесненными национальными перевозчиками европейских стран.

Современное положение национальных транспортных операторов на рынке международных грузовых автомобильных перевозок нельзя признать удовлетворительным, и главной проблемой является отсутствие у перевозчиков достаточных возможностей для приобретения нового подвижного состава.

Государственная поддержка российских автомобильных перевозчиков её современное состояние

Современное состояние автомобильного грузового транспорта не позволяет российским транспортным компаниям быть полноценными конкурентами на рынке международных грузовых перевозок. В данной ситуации в интересах национальной экономики было бы целесообразно выработать ряд мер государственной поддержки для перевозчиков, работающих в международном сообщении [3].

Сравнивая и проводя параллели государственной поддержки предприятий автотранспортного комплекса, осуществляемой в нашей стране и за её пределами, хотелось бы остановиться на некоторых аспектах российской системы мер поддержки. На сегодняшний день в Российской Федерации уже существует ряд мер государственной поддержки автотранспортных компаний.

Выделяются субсидии на приобретение транспортных средств и прицепной техники отечественного производства либо иностранного, но отвечающей критериям локализации. К минусам этой программы можно в первую очередь отнести, то, что она не только срочная, но также ограничена определёнными объёмами финансирования, которые выделяет правительство.

Востребованными марками и моделями, используемыми в международном грузовом сообщении у российских и иностранных перевозчиков, являются: Scania, Volvo, Mercedes, MAN, DAF. В табл. 1-2 представлен российский рынок реализации новых грузовых автомобилей за 2018-2020 годы.

Таблица 1

Российский рынок реализации грузовых автомобилей 2018-2020 гг, шт. (источник: «Эксперт РА»)

№п/п	Марка	2018	2019	2020
1	КАМАЗ	25 725	27 610	27 768
2	ГАЗ	8 352	8 867	6 820
3	Scania	6 679	5 621	4 924
4	Volvo	6 346	5 655	4 486
5	MAN	5 083	5 015	3 833
6	Mercedes	4 823	4 132	3 381
7	МАЗ	4 237	3 847	3 729
8	Isuzu	3 899	3 077	2 632
9	Урал	3 237	3 196	4 067
10	DAF	2 798	2 584	1 698
ВСЕГО		82 289	80 645	74 780

Из табл. 1 видно, что объём транспортных средств, пополнивших парки российских автотранспортных компаний в 2020 году, по сравнению с 2018 годом сократился на 10,0 %, при этом, объём реализации всех ведущих мировых производителей снизился в среднем более чем на треть. В табл. 2 приведена информация о количестве транспортных средств в разрезе моделей автотранспортных средств за тот же период. Исходя из информации, представленной в таблицах, можно сделать вывод о том, что российские транспортные компании не имеют возможность приобретать автотранспорт, способный к конкурентной борьбе с иностранными перевозчиками.

Таблица 2

Модельный ряд приобретённых грузовых автомобилей в Росси 2018-2020 гг, шт. *(источник: «Эксперт РА»)*

№ п/п	Модель	2018	2019	2020
1	КАМАЗ-43118	6557	6785	6485
2	Газон Next	5746	6031	4966
3	КАМАЗ-5490	4927	5259	5592
4	КАМАЗ-65115	4742	5263	4682
5	Volvo FH	4498	3709	3008
6	Mercedes Actros	4299	2853	2892
7	КАМАЗ-6520	3010	2715	3227
8	MAN TGX	2740	2556	1667
9	DAF XF	2720	2476	1596
10	Scania R	2513	1984	2090
11	Scania G	2193	1819	1315
12	MAN TGS	2167	2172	1755
13	Scania P	1945	1722	1293
14	Volvo FM	1792	1929	1456
15	ГАЗ-3308	1738	1931	1221
16	Урал-4320	1608	1480	1115
17	Isuzu NPR	1528	968	891
18	Hyundai HD78	1506	1021	1077
Итого:		82289	80645	74780

Согласно статистике в течение последних пяти лет лидером продаж является седельный тягач КАМАЗ-43118, который начали производить в 1995 году. Несомненно, это показывает эффективность государственной поддержки, но не автомобильного транспорта, а автомобильной промышленности. Очевидно, что данная модель, обладающая весьма скромными технико-экономическими показателями и классом экологической безопасности ЕВРО – 2, не в состоянии конкурировать с признанными европейскими марками. Хорошей альтернативой для российских перевозчиков мог бы стать автомобиль Mercedes Actros российской сборки, но, к сожалению, объёмы реализации данного тягача недостаточны. Причиной данной ситуации является высокая стоимость: так за среднюю комплектацию тягача нужно заплатить более 90,0 тыс. евро. Для сравнения иностранные перевозчики приобретают подобную технику по стоимости 56,0-60,0 тыс. евро. Кроме того, на данный автомобиль отсутствует государственная субсидия при его приобретении, в связи с отсутствием соответствия критериев локализации производства.

Современные механизмы государственной помощи на автомобильном транспорте нуждаются в существенном пересмотре и требует новых, в том числе революционных изменений [4]. К возможным мерам поддержки автомобильных перевозчиков, работающих в международном сообщении, которые в короткие сроки смогли бы изменить ситуацию можно отнести [5,6]:

- снижение налоговой нагрузки (снижение отчислений во внебюджетные фонды),

- объединение с ОСАГО или пересмотр покрытия по Зелёной карте (зарубежный аналог ОСАГО),
- уменьшение или отмена оплаты дорог по системе «Платон», как минимум для класса экологической безопасности ЕВРО – 6,
- возврат НДС в странах ЕАЭС,
- отмена транспортного налога для автомобилей экологической безопасности ЕВРО – 6,
- снижение или отмена ввозных пошлин, а также утилизационного сбора на автомобили евро безопасности ЕВРО – 6,

Кроме того, требуется создание методики, которая позволить сформировать новый механизм финансирования обновления транспортных средств. Данная методика должна содержать следующие этапы:

✓ анализ финансово-экономических показателей, деятельности автотранспортной организации;

✓ анализ структуры парка автотранспортных средств, в том числе по сроку эксплуатации и по классу экологической безопасности;

✓ создание совместного с государственным участием предприятия;

✓ государственное кредитование для поддержки первоначального приобретения двух транспортных средств;

✓ размещение амортизационных отчислений по этим транспортным средствам на отдельных счетах, при этом способ начисления амортизации должен соответствовать специфике транспортной компании;

✓ приобретение третьего автотранспортного средства за счёт амортизационных отчислений, в момент, соответствующий сроку полезного использования первых двух автотранспортных средств, при котором будет накоплена сумма денежных средств достаточная для приобретения дополнительного транспортного средства;

✓ системное приобретение каждые четыре года нового транспортного средства за счёт амортизационных отчислений;

✓ сравнение и оценка деятельности совместного предприятия на основе комплексного сравнения экологических и экономических показателей.

Данные меры государственной поддержки могут обеспечить российским автотранспортным компаниям равные условия по отношению к иностранным перевозчикам, а также позволят национальным перевозчикам стать конкурентоспособными на грузовом международном рынке.

Перевозка грузов в международном сообщении российским автомобильном транспортом существенно ограничена по причине высокой степени износа парка автотранспортных средств, а также из-за их не полного соответствия современным нормам экологической безопасности. Анализируя инвестиционные возможности перевозчиков, работающих в международном сообщении, можно сделать вывод о том, что большинство из них не имеют собственных источников финансирования своевременного воспроизводства транспортных средств.

Рассмотрев в данной статье положение автотранспортных организаций, работающих в международном сообщении, был сделан вывод о необходимости изменения мер государственной поддержки. Для устойчивой конкурентоспособности национальных транспортных операторов требуется проведение комплекса мер, которые бы обеспечили переход к процессу расширенного воспроизводства.

Литература и источники информации

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р)
2. Мороз М.И. Инвестиции в обновление основных фондов: модели и механизмы /Вестник Балтийского федерального университета им. Канта/ 2014 год. Вып. 3. С. 40-47.

3. Прохорова Э.К. Особенности воспроизводства основных производственных фондов промышленных предприятий в РФ/ Вестник международного института рынка/ Самарский национальный исследовательский университет им. акад. С.П. Королева/2019 год. Вып.2. С.38-44.
4. Савосина М.И. Оценка эффективности устойчивого развития транспорта – Assessment of Effectiveness of Sustainable Transport Development. Мир транспорта, 2020, 2 – С. 50-66.
5. Матанцева О.Ю., Титов И.В. Научно-методические основы выбора инвестиций в обновлении транспорта на пассажирском транспорте общего пользования // Вестник Московского автомобильно-дорожного технического университета (МАДИ). 2012. Вып. 2 – С. 70-75.
6. Спирин И. В., Матанцева О. Ю., Богумил В. Н. Реновация подвижного состава: муниципальный лизинг и финансирование обновления – Urban Vehi-cle Fleet Renewal: Municipal Leasing and Financing of Replacement. Мир транспорта, 2019, 17(1), с. 128 – 135 (English text – pp. 136 – 140.

Открытое акционерное общество
«Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (ОАО «НИИАТ»)
125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24
Open Joint-Stock Company
«Scientific and Research Institute of Motor Transport» (NIIAT®)
Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia
Телефон / Phone: +7 (495) 496-55-23
Факс / Fax: +7 (495) 496-61-36
E-mail: niiat@niiat.ru
Internet: www.niiat.ru