

ЛОГИСТИКА

«Клиент не должен ждать»

ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» (Росавтотранс) получает от Минтранса РФ все больше полномочий по развитию автотранспортной отрасли и защите интересов российских грузовых и пассажирских перевозчиков. О работе агентства, а также о новых возможностях, которые даст российскому бизнесу открытие новых международных автотранспортных коридоров, «В» рассказал генеральный директор Росавтотранса **Алексей Двойных**.

— административный ресурс —

— Одна из основных функций Росавтотранса — обеспечение обязательств России по международному соглашению о перевозках опасных грузов (ДОПОГ). Что вы можете рассказать об этой работе?

— В соответствии с конвенцией ДОПОГ мы ведем реестр водителей, сдавших квалификационные экзамены и допущенных к перевозкам опасных грузов в международном сообщении. Мы обеспечиваем деятельность аттестационных и экзаменационных комиссий, осуществляем допуск к работе профессиональных консультантов в этой области.

Каждый год мы проводим аттестацию примерно 50 тыс. водителей — это больше, чем в любой европейской стране. Объем выдаваемых свидетельств достаточно большой, и это связано в первую очередь с тем, что наше законодательство о перевозках опасных грузов унифицировано с ДОПОГ: и международным, и внутрироссийским перевозчикам выдается одно и то же квалификационное свидетельство.

— Ожидаются в ближайшее время какие-то новые изменения в системе выдачи свидетельств ДОПОГ водителям?

— Минтранс России готовит ряд изменений в указы, которые регулируют деятельность учебных заведений и проведение экзаменационных испытаний в этой области. В соответствии с реформой закона «Об образовании» уже разработаны новые программы обучения водителей и консультантов для работы в сфере перевозок опасных грузов, должны вступить в силу новые требования к техническому обеспечению учебных заведений. Агентство совместно с профильными сотрудниками Минтранса России и Ространснадзора активно участвует в проработке этих реформ, которые позволяют повысить качество подготовки водителей и консультантов в этой области. Наша задача — чтобы учебный процесс не прерывался, а образовательные учреждения имели всю необходимую информацию о реформах, методическое и техническое обеспечение проведения экзаменов.

— Еще одна функция «Росавтотранса» — реализация обязательств России по международным соглашениям о перевозках скоропортящихся продуктов питания (СПС). Какие новшества ждут перевозчиков из этого сегмента?

— Так же, как и в случае с ДОПОГ, действие международных конвенций в области автотранспорта скоропортящихся грузов распространяется и на территорию России с 2012 года. Росавтотранс обеспечивает допуск экспертов к испытаниям изотермической и рефрижераторной техники и проверке технического состояния рефрижераторных автомобилей, находящихся в эксплуатации. Кроме

того, в Орехово-Зуево действует испытательная станция для экспертизы опытных образцов новой техники, которая поступает в производство на автомобильных заводах. Росавтотранс отмечает повышение спроса на получение свидетельств СПС: если за весь прошлый год мы выдали около 600 свидетельств, то на 15 октября 2017 года количество выданных разрешений на эксплуатацию уже превысило 1 тыс.

Минтранс выступил с предложением ужесточить ответственность за несоблюдение требований об обязательных испытаниях оборудования для перевозки скоропортящихся продуктов. При нашем участии Минтрансом уже разработан и направлен на согласование в федеральные органы власти законопроект о повышении контроля перевозок грузов СПС автотранспортом посредством проверки наличия у транспортного средства свидетельства СПС. Планируется установить значительные штрафы за невыполнение требований, предъявляемых к техническому состоянию техники. Когда речь идет о продуктах питания и здоровье граждан, никаких отступлений от правил быть не должно.

— Росавтотранс также ведет учет оснащения коммерческих автомобилей тахографами, учитывающими время труда и отдыха водителей. Сколько уже выдано и установлено устройств?

— Современными тахографами с блоком СКЗИ оснащено уже более 560 тыс. автотранспортных средств, в том числе в 2017 году — свыше 77,3 тыс. В самое ближайшее время мы ждем утверждения приказов Минтранса об установлении обязанности оснащения тахографами пассажирских автобусов, осуществляющих городские и пригородные перевозки. Предполагается, что они начнут действовать в 2018–2019 годах.

— Известно, что многие перевозчики, опасаясь государственного контроля, не торопятся покупать и устанавливать тахографы на свои автомобили. Как агентство планирует решить эту проблему?

— Но мы же все прекрасно понимаем, почему это нужно делать. Это просто необходимо для обеспечения безопасности как самих водителей, так и всех остальных участников движения. Но дело даже не только в безопасности.

Например, для водителя тахограф — это единственный эффективный инструмент, гарантирующий его социальную защищенность при выполнении работодателем требований трудового законодательства. Кроме того, в случае подключения к тахографу модуля абонентского терминала работодатель всегда может получить достоверную информацию о местонахождении и состоянии транспортного средства и в случае возникновения нештатных или аварийных ситуаций при-



нимать оперативные решения, что также положительным образом скажется на водителе.

Установка тахографов выгодна и перевозчикам, которые сегодня могут его использовать как технологическую платформу для подключения различных внешних модулей: абонентских терминалов, устройств мониторинга транспорта и диспетчеризации, датчиков расхода топлива и так далее. Поэтому сегодня тахограф является универсальным инструментом повышения эффективности деятельности автопредприятий, оптимизации функционирования автопарка и в конечном итоге сокращения расходов перевозчиков. Кроме того, объективный контроль режима труда и отдыха водителей в совокупности с существующими правилами в сфере перевозок пассажиров и грузов создает равные условия для всех без исключения перевозчиков. А значит, уменьшаются доля недобросовестных игроков на рынке и налаживается цивилизованная конкуренция.

— С недавних пор вы часто возглавляете российские делегации на переговорах с другими странами об обмене разрешениями на международные автомобильные перевозки. Расскажите, как идут эти переговоры?

— Мы и раньше участвовали в этой работе, но сегодня в соответствии с приказом министра транспорта наше агентство непосредственно исполняет обязанности представителя России на переговорах транспортных властей по целому спектру важнейших двусторонних и международных вопросов, связанных с автомобильным транспортом. Конечно, обмен контингентами двусторонних и транзитных разрешений на автоперевозки в рамках так называемых смешанных комиссий, наверное, самая важная часть этой работы для отечественных перевозчиков. В прошлом году российские автотранспортные компании получили в общей сложности 1,36 млн разрешений на международные перевозки грузов, из которых 71 тыс. было получено дополнительно по итогам заседаний двусторонних и многосторонних смешанных комиссий.

Кроме того, Минтранс России сейчас ведет активную работу по обновлению действующих межправительственных договоров об автомобильном сообщении с Киргизией, Кипром, Китаем, Арменией, Польшей, Литвой, Украиной и многими другими странами в части оптимизации разрешительного порядка осуществления грузовых перевозок, недискриминационного подхода в области дорожных сборов и соответствия правовой базе ЕАЭС.

— В свое время вы возглавляли крупный холдинг по международным грузоперевозкам и наверняка хорошо знаете потребности отечественных игроков. Насколько сегодня изменилась политическая и экономическая конъюнктура позволяет отстаивать интересы России на международной арене?

— Действительно, обмен разрешениями на международные автоперевозки — жизненно важная составляющая для этого бизнеса. Хорошо помню, когда сам руководил транспортной компанией, с нетерпением ждал исхода этих переговоров, надеясь на увеличение контингента для нашей страны и сокращение разрешений для иностранных конкурентов. Но сегодня, когда самому пришлось участвовать в этой работе, становится понятно, насколько это сложный и тонкий процесс. Здесь нужно действовать очень осторожно и дальновидно, аккуратно обходя подводные камни, поэтому я не могу раскрывать подробности нашей внутренней кухни, чтобы не навредить делу в этой чувствительной для всех сфере.

— Удастся ли изменить представления европейских коллег о низком качестве российской автомобильной логистики?

— У вас не совсем верные представления о нашей отрасли. Сегмент международных автоперевозок всегда был своеобразной элитой автотранспорта, поскольку стандарты для всех международных перевозчиков всегда были одни и те же или почти одни и те же. Контроль за соблюдением этих стандартов во всем мире поставлен очень жестко. Если тот или иной перевозчик по какому-то параметру не соответствует между-

народному соглашению, никто просто не позволит заниматься этой деятельностью — как на территории собственного государства, так и за границей.

Конечно, во всех странах так или иначе на повестке дня стоит проблема подготовки кадров, и Россия не исключение. Вы помните, что в свое время все пошли учиться на юристов или банкиров, тогда как к другим профессиям, требующим не меньшего опыта и знаний, интерес был потерян. Хотя в советское время было не так! Международный автомобильный перевозчик, как моряк или летчик, представлял нашу страну на международной арене, был исполнен истинного патриотизма и не мог себе позволить опозорить страну на весь мир.

Ухудшил ситуацию с кадрами и демографический спад: в отраслевых вузах был дефицит новых студентов, что повлекло за собой дефицит квалифицированных кадров. В результате количество специалистов сократилось. Одна из ключевых задач, которые стоят перед нашим агентством, — это повышение профессиональной компетентности перевозчиков, содействие отраслевым образовательным учреждениям в области подготовки водителей и других специалистов, занятых в обеспечении соблюдения международных соглашений об автомобильных перевозках.

Но хочу подчеркнуть, что проблема качества профессиональной подготовки кадров актуальна для очень многих государств Европы, где происходили во многом похожие эволюционные процессы. Это один из самых животрепещущих вопросов международной повестки дня, его решение требует скоординированных действий транспортных властей всех европейских стран, да и не только европейских. Глобализация логистических цепочек и развитие электронной торговли, совершенно другой класс грузовиков и многие другие факторы сегодня требуют работы с профессиональными стандартами в автотранспортной отрасли на всей территории евразийского континента.

— Кстати, о Евразии. Полтора года назад при участии Росавтотранса был проведен первый пробный автопробег российских, китайских и монгольских грузовых перевозчиков по маршруту Тяньцзинь—Улан-Батор—Улан-Удэ из Китая в Россию транзитом через территорию Монголии. Какой это дало эффект?

— Вы очень правильно отметили это знаменательное событие, которое мы считаем одним из важнейших наших достижений за последнее время. Впервые в истории российско-китайских экономических отношений транспортно-грузовые на расстояние свыше 2,2 тыс. км на всей протяженности пути проводится без смены транспортной компании, что позволяет перевозить грузы между Китаем и Россией через Монголию всего за четыре дня. Ранее китайская территория была полностью закрыта для российских участников рынка и автопоезда могли заходить только на приграничную территорию.

Но востребованность работы на этом направлении растет. В прошлом году мы зафиксировали рост объемов перевозок по этому направлению на 22%, до 2,1 млн тонн, причем увеличение было и по импорту, и особенно по экспорту. Российский экспорт в Китай вырос в 1,4 раза — это древесина, руда, пищевые продукты и продукты растительно-

го происхождения. При этом объеме перевозок транспортными компаниями КНР практически не изменились по сравнению с 2015 годом, тогда как удельный вес российских перевозчиков увеличился до 81%. А в этом году в рост пошел импорт: за девять месяцев увеличение по импорту составило 26% (760 тыс. тонн), по экспорту прирост составил 5% и достиг 1 млн тонн.

Мы ожидаем еще большего увеличения перевозок по этому маршруту после вступления в силу межправительственного соглашения, когда завершатся внутригосударственные процедуры в Китае и Монголии. Открытие подобных транспортных коридоров — часть национальной стратегии всех трех государств и, несомненно, будет способствовать дальнейшему развитию внешнеэкономических и транспортных связей между нашими странами. Присоединение Китая к Конвенции МДП (Конвенция о таможенных гарантиях в международных автодорожных перевозках, ТИР, принята ЕЭК ООН в 1975 году. — «В») тоже будет содействовать увеличению объемов торговли, стимулировать расширение сотрудничества на маршрутах древнего Шелкового пути.

— Не кажется ли вам, что на этом направлении было бы целесообразно развивать железнодорожные перевозки грузов, учитывая и то обстоятельство, что Улан-Баторская железная дорога в Монголии находится наполненной в российской собственности?

— У каждого из видов транспорта свой сегмент грузов, который предпочтительно вести именно им. Существует еще много факторов, исходя из которых выбирается тот или иной вид транспорта. Но наличие новых коридоров в данном случае расширяет спектр возможностей для потребителя. Клиент не должен ждать.

Чтобы было понятно, о чем мы говорим, я приведу замечательный пример из реальной жизни. Когда мы участвовали в автопробеге, один из наших водителей рассказал о том, что, направляясь в Китай для участия в мероприятии, чтобы не ехать порожним, он взял из Москвы попутный груз китайских саморезов для заказчика из Улан-Удэ. Когда мы проследили весь путь этого груза от производителя, мы обнаружили, что саморезы прошли из Китая морем до одного из прибалтийских портов, затем автотранспортом были доставлены в Подмосковье и лишь после этого направились к своему конечному потребителю в Бурятии! Как вам такая логистика?

— Наглядно, что и говорить...

— Так что эта работа очень важна не только для перевозчиков, но и в целом для российской экономики и таит в себе поистине колоссальные ресурсы. Поэтому сегодня мы обсуждаем с нашими соседями и партнерами в Азии еще несколько интересных трансграничных маршрутов, которые дадут новые преимущества российским перевозчикам и предпринимателям. Кроме сокращения срока доставки грузов за счет отсутствия перевалки на границе к ним следует отнести более свободный доступ к китайской грузовой базе, снижение временных и финансовых издержек и, как следствие, уменьшение транспортной составляющей в цене китайских товаров на российском рынке и рост эффективности отечественной экономики в целом.

Интервью взял **Алексей Екимовский**

От сложных задач к простым решениям

ВТБ ЛИЗИНГ

+7 (495) 514-16-51, www.vtb-leasing.ru

АО ВТБ Лизинг