

## Содержание журнала «Автомобильный транспорт» № 8, 2024 г.

В Москве в начале августа текущего года состоялся XII Международный Евразийский форум «Такси» (МЕФТ). Как заявил организатор форума – АНО «Центр содействия инициативам по развитию пассажирских перевозок легковым автомобильным транспортом и городской мобильности», в мероприятии приняли участие 1500 представителей таксопарков и агрегаторов, органов власти, автоконцернов, производителей цифровых, финансовых и страховых решений. В рамках форума прошли сессии по актуальным вопросам таксомоторных перевозок: итоги реализации за год и предложения по развитию Федерального закона о такси № 580-ФЗ, ожидания от обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП), дефицит водителей, легализация самозанятых и др.

Были озвучены результаты внедрения системы ФГИС «Такси» в рамках реализации Федерального закона № 580-ФЗ. Принявший участие в форуме заместитель Министра транспорта РФ Дмитрий Баканов отметил: «Сегодня система реализована во всех 89 субъектах и в городе Байконуре. Сложность заключалась в том, чтобы синхронизировать региональные нормативные базы с принятым федеральным законом – это также было своевременно сделано. Мы оттолкнулись от того, что в отрасли такси участвуют 450 тыс. транспортных средств, сейчас их 572 тыс. То есть, либо добавились новые участники рынка, либо произошло "обеление"».

О новых требованиях, которые будут предъявлять к московским перевозчикам с 1 марта 2025 года, рассказал заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Владимир Макаров. Он проинформировал, что с 12 августа текущего года до 1 марта 2025 года водители такси могут пройти предварительную аттестацию. С 1 марта она будет обязательной и без нее на линию водителей такси выпускать не будут.

Заместитель председателя Комитета Государственной Думы РФ по защите конкуренции Сергей Лисовский обратил внимание участников форума на важное значение отрасли такси не только для городского населения, но и сельских жителей, поскольку, например, в Курганской области 50% населения проживает в сельской местности, где такси выполняют функцию междугородных перевозок.

Начальник Межрегиональной инспекции по крупнейшим налогоплательщикам № 7 ФНС России Алексей Катяев рассказал о том, как ведомство ведет работу с

налогоплательщиками из сферы такси. По его словам, диалог с налоговиками позволяет повысить легализацию отрасли.

Первый заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по контролю Дмитрий Гусев акцентировал внимание регуляторов, представителей власти и отрасли такси на наиболее острых вопросах в сфере такси. Среди них он выделил кадровый вопрос и легализацию отрасли. Помимо этого, он затронул аспекты безопасности поездок как для пассажиров, так и для самих водителей, а также добросовестность самозанятых как налогоплательщиков.

Заведующий отделом таксомоторных перевозок Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Сабохиддин Сангинов поделился опытом в вопросах законодательного регулирования таксомоторной отрасли региона. На сегодняшний день в Подмосковье по выданным разрешениям работают более 113,5 тысяч легковых такси и более 33,3 тысяч перевозчиков – это самое большое количество среди всех крупных регионов. Число транспортных средств в региональном реестре с сентября 2023 увеличилось почти на 22%, что свидетельствует о привлекательности Московской области для осуществления таксомоторной деятельности и «обеления рынка».

Представители таксопарков – участники сессии «Удержать и не потерять: сохранение кадров и работа с водителями» обменялись опытом создания условий работы, привлекательных для водителей. На сессии «А вообще у меня свой бизнес: интервью с руководителями таксопарков» секретами успешного ведения бизнеса представители компаний-перевозчиков рассказали о своем профессиональном пути и ответили на вопросы аудитории форума.

О том, как работать в такси несмотря на ограничения по здоровью, рассказал руководитель службы протокола «Всероссийского общества глухих» Максим Ларионов. По данным переписи населения, в России проживает около 250 тыс. инвалидов по слуху, пользующихся языком жестов, сообщил эксперт. Практически все они – клиенты такси. При этом более 2 тыс. граждан с нарушениями слуха работают водителями такси.

Один из вопросов, актуальных на сегодня для отрасли, – станет ли ОСГОП еще одной проблемой для перевозчиков легковым такси. На сессии «Камни преткновения: как подружить страхование, такси и безопасность» свою позицию высказали представители страхового сообщества.

Деловая программа XII МЕФТ завершилась дискуссией нестандартного формата – «Антипленаркой». На сессии «Вопросы и ответы, как работать легально сегодня и сохранить бизнес завтра» участники форума задали юристам, представителям ФНС

России, Роструда и научного сообщества вопросы об административных, трудовых, налоговых и гражданских аспектах работы в такси.

Подробности – в статье «Вопросы развития рынка такси на МЕФТ-2024».

Эффективность, безопасность, репутация и внимание к нуждам сотрудников – эти составляющие помогли калининградскому предприятию ООО «Сталкер» стать одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в категории свыше 10 до 50 транспортных средств по итогам 2022 года. Директор компании Ж.К. Димидова считает, что «Девяносто процентов успеха компании – водители». Во время беседы с корреспондентом она рассказала о пройденном пути и сегодняшних реалиях.

В Минтрансе России 20 августа 2024 г. прошло очередное заседание Общественного совета, в котором приняли участие Министр транспорта Роман Старовойт, представители Союза транспортников России, предприятий отрасли. Основным вопросом повестки заседания стала подготовка национального проекта «Эффективная транспортная система», в рамках которого до 2030 года предусмотрена реализация целого ряда крупных мероприятий.

На мероприятии также рассмотрен вопрос обновления подвижного состава городского пассажирского транспорта в городских агломерациях. По итогам 2023 года в 64 субъекта Российской Федерации по линии Минтранса России поставлено 4427 транспортных средств. В 2024 году запланирована поставка 7418 единиц транспорта. Всего с 2020 года в регионах обновлено уже порядка 11 тыс. транспортных средств (автобусы, трамваи, троллейбусы, электробусы). До конца текущего года планируется обновить еще более 2 тыс. единиц подвижного состава. При этом в абсолютных цифрах без учета 2024 года необходимо обновить более 33 тыс. транспортных средств.

Участники заседания обсудили вопрос правоприменительной практики Федерального законодательства в сфере перевозок такси. Основное внимание было уделено вступлению с 1 сентября 2024 г. в силу требования об обязательном оформлении страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров при перевозках (ОСГОП). Выступивший по данной теме директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Сергей Семенов отметил, что законом для перевозчиков установлен отлагательный период для оформления ОСГОП в течение 60 дней с момента вступления требования в силу. Соответствующее разъяснение направлено

Минтрансом России в регионы, а также контролирующим органам. Официальные разъяснения Минтранса России по вопросу вступления в силу требования об обязательном оформлении ОСГОП опубликованы в этом номере журнала «АТ».

В последние годы в весенне-летне-осенний сезоны неизменным атрибутом городской жизни стали электросамокаты, которые относятся к средствам индивидуальной мобильности (СИМ). Их можно встретить во многих населенных пунктах России, особенно в крупных городах. Причем с каждым годом самокатов становится все больше. Не заметить их просто невозможно – многочисленные стоянки расположены возле станций метро и автобусных остановок, пользователи электросамокатов свободно разъезжают по тротуарам, территориям парков и даже проезжим частям дорожной сети, не спешиваясь на переходах. Такое огромное количество используемых электросамокатов, особенно предоставляемых в аренду кикшеринговыми компаниями, вызывает среди членов общества бурную дискуссию. Есть среди них сторонники СИМ – как правило, это их пользователи, и противники – в основном, пешеходы, которые считают их опасным препятствием для свободного передвижения по тротуарам. Как же найти компромисс между обеими сторонами? Как сделать СИМ безопасными для передвижения, что для этого нужно сделать? Об этом шла речь на общероссийском семинаре по вопросам цифровой безопасности СИМ, который состоялся в конце июня 2024 г. на Сахалине и был организован ОАО «НИИАТ» по заказу ФБУ «Росавтотранс» при поддержке Министерства транспорта РФ. Подробно об этом мероприятии рассказывается в статье «СИМ запретить нельзя разрешить» – пришло время расставить запятые.

Под рубрикой «Вопросы юриста» рассматривается тема о конфискации автомобиля, которая в журнале «АТ» ранее уже затрагивалась, правда, кратко и схематично. Теперь речь идет об этом более подробно. Тем более, что лицо, у которого предполагают конфисковать автомобиль, может и не быть его собственником или уже не иметь его в собственности.

Сегодня автомобили китайских производителей успешно осваивают российский рынок. А с чего началось зарождение китайской автомобильной промышленности? Об этом рассказывается в материале, предоставленном редакции журнала «АТ» пресс-службой компании FAW/BESTUNE. Примечательно, что однажды в середине прошлого века глава китайского государства Мао Цзэдун отметил: «Китай может делать столы и стулья, чашки и чайники. Мы можем выращивать зерно и перемалывать его в муку, мы

можем делать бумагу. Однако мы не можем построить автомобиль, самолет, танк или трактор». Развитие собственной промышленности долгое время оставалось мечтой, в итоге определившей главный приоритет китайского государства.

В разделе «Официальные материалы» опубликованы документы, которые вступили в силу 1 сентября 2024 г.

Так, 1 сентября 2024 года вступил в силу Порядок формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также срок хранения и порядок предоставления содержащихся в них данных. Документ утвержден Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 02.05.2024 г. № 162. Автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств (АЦБПДП) входят в состав единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). АЦБПДП формируются при осуществлении следующих видов перевозок:

- внутренние и международные воздушные перевозки;
- железнодорожные перевозки в дальнем следовании;
- перевозки морским, внутренним водным транспортом в международном сообщении и в сообщении между портами, расположенными на территориях разных субъектов Российской Федерации, за исключением перевозок между городом федерального значения Москвой и Московской областью, между городом федерального значения Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, а также между городом федерального значения Севастополем и Республикой Крым;
- перевозки автомобильным транспортом, в том числе по заказу, в международном сообщении и в междугородном сообщении между населенными пунктами, расположенными на территориях разных субъектов Российской Федерации, за исключением перевозок между городом федерального значения Москвой и Московской областью, между городом федерального значения Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, а также между городом федерального значения Севастополем и Республикой Крым. Персональные данные подлежат хранению оператором ЕГИС ОТБ в АЦБПДП в течение 7 лет со дня получения оператором ЕГИС ОТБ персональных данных.

С 1 сентября 2024 г. устанавливается порядок предоставления ФБУ «Росавтотранс» дубликата свидетельства об осуществлении перевозок по межрегиональному маршруту регулярных перевозок и дубликата карты такого маршрута. Документ утвержден

Приказом Минтранса России от 22.05.2024 № 179. Обращение о предоставлении дубликата свидетельства или дубликата карты маршрута составляется в свободной форме и направляется заявителем в учреждение заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении. Допускается направление указанного обращения в форме электронного документа. Не позднее пяти рабочих дней со дня получения обращения учреждение предоставляет заявителю дубликат свидетельства или дубликат карты маршрута.

С 1 сентября 2024 г. обновлена форма бланка карты маршрута регулярных перевозок. Документ утвержден Приказом Минтранса России от 22.05.2024 № 180. Определены порядок заполнения указанного бланка, требования к защищенности его от подделок, а также требования к электронным картам, содержащим сведения о карте маршрута регулярных перевозок.

1 сентября 2024 г. вступил в силу Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18.04.2024 г. № 135 «Об установлении формы расписания, включаемого в реестры муниципальных, межмуниципальных, смежных межрегиональных, межрегиональных маршрутов регулярных перевозок».

С 1 сентября 2024 г. внесены изменения в форму заявления об установлении или изменении межрегионального маршрута регулярных перевозок. Об этом говорится в Приказе Минтранса России от 23.05.2024 г. № 185. Форма дополнена сведениями о заявителях, включена позиция о способе уведомления заявителя о принятом решении.

С 1 сентября 2024 года устанавливаются порядок и форма проведения инструктажа и проверки знаний в области обеспечения транспортной безопасности. Приказом Минтранса России от 06.05.2024 г. № 167 утверждены «Порядок и формы проведения инструктажа и проверки знаний в области обеспечения транспортной безопасности лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, или лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве, в отношении персонала (экипажа) транспортных средств автомобильного, городского наземного электрического транспорта, транспортных средств, осуществляющих железнодорожные перевозки в пригородном сообщении, который отнесен субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком к персоналу субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика, непосредственно связанному с обеспечением транспортной безопасности». Много лет поднимался вопрос о необходимости исключения обязанности аттестации членов экипажей автобусов, отнесенных законом к силам обеспечения транспортной безопасности. Наконец эта

проблема решена. Приняты поправки в закон «О транспортной безопасности», предусматривающие замену аттестации членов экипажа инструктажем.

Помимо этого, в журнале «АТ» под рубрикой «Коротко о важном» представлены краткие актуальные автотранспортные новости. В частности, говорится, что на западе Китая в Урумчи открылся второй логистический центр системы МДП, аккредитованный IRU. Грузоперевозчики, таможенные службы и участники цепочек поставок смогут получить в нем весь перечень необходимых услуг для транзита грузов.

Сообщается, что с 1 сентября 2024 года система электронного резервирования даты и времени подъезда к автомобильным пунктам пропуска (АПП) для пересечения государственной границы России грузовым автомобильным транспортом стала функционировать на базе Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД).

Под рубрикой «Вести из регионов» рассказывается, что с начала текущего года в Ленинградской области против нелегальных такси возбудили более 160 административных дел.

В Москве на 8 тысячах остановок размещены информационные плакаты с QR-кодами, с помощью которых можно узнать, когда придет нужный автобус или электробус. С момента начала работы сервиса им воспользовались свыше 6,6 миллиона раз.

Приводится информация о работе в российской столице перехватывающих парковок для велосипедов и самокатов.

В этом же разделе говорится об обновлении подвижного состава в российских регионах – новые автобусы поступили в Сахалинскую область, Камчатский край, Ненецкий автономный округ и др.