

Грузовые автоперевозки: ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

В. Кузьмина



В Москве весной текущего года состоялась четвертая международная конференция «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019», в которой приняли участие более 260 экспертов в отрасли грузового автотранспорта, включая представителей органов государственной власти, автотранспортных предприятий и логистических операторов, грузоотправителей, профильных общественных объединений и ассоциаций.

Участники мероприятия обсудили текущую ситуацию и основные тенденции развития рынка автомобильных грузоперевозок, включая вопросы внедрения автоматической системы весогабаритного контроля (АСВГК) и перспективы создания реестра перевозчиков, о котором идет речь в законопроекте об организации перевозок грузов автомобильным транспортом.

Конференция «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019» организована отраслевым порталом «Грузовики и Дороги» и компанией ATO Events при поддержке Министерства транспорта РФ, Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли и Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики.

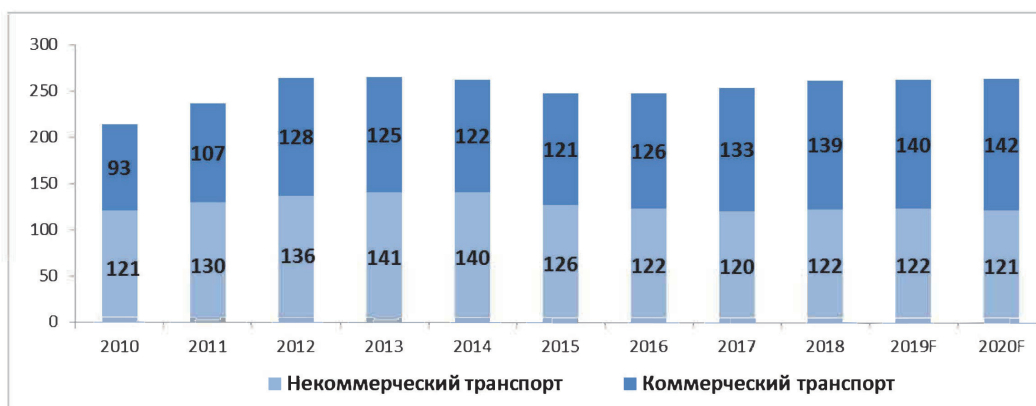
Основные тенденции развития рынка автомобильных грузоперевозок

Аналитический доклад по рынку транспортно-логистических услуг, в котором были подведены итоги 2018 года и даны прогнозы до 2020 года, сделала на конференции член Совета гильдии логистических операторов Людмила Симонова. Она отметила, что 70,4% грузоперевозок и свыше 47% грузооборота в нашей стране выпол-

няются автомобилями предприятий различных ведомств и компаний для собственных нужд. Затраты на грузоперевозки собственными автотранспортными средствами (АТС) сопоставимы с объемом рынка коммерческих перевозок (более 650 млрд руб.)

Если в 2013 году грузооборот автомобильного некоммерческого транспорта был равен 141 млрд т-км, то в 2018 году он уменьшился на 13% и составил

Рисунок 1. Грузооборот автомобильного транспорта (коммерческий и некоммерческий) в 2010–2020 гг., млрд т-км



Источники: Росстат, Минтранс

122 млрд т-км. Соответственно, грузооборот автомобильного коммерческого транспорта в 2013 году равнялся 125 млрд т-км, а в 2018 году вырос на 11% и достиг 139 млрд т-км (Рисунок 1).

Динамика грузоперевозок коммерческим автотранспортом в 2008–2020 гг. показывает, что наибольший рост объема перевозок за данный период пришелся на 2011 год – 5,4%. Начиная с 2012 года, вплоть до 2015 года, наблюдается спад объемов грузоперевозок. И лишь в 2016 году, по сравнению с 2015 годом, зафиксирован рост на 2,3%. Положительная тенденция отмечается также в 2017 и 2018 гг. А вот прогноз на 2019 год не так оптимистичен – ожидается снижение объема коммерческих грузовых автоперевозок на 0,2% (Рисунок 2).

Что касается динамики грузооборота коммерческого автотранспорта, то за период 2008–2020 гг. наибольший рост грузооборота, по сравнению с 2011 годом, отмечен в 2012 году – 20,0%, после чего произошел резкий спад, а с 2016 года вновь наблюдается рост, но уже не такими значительными темпами. По прогнозу, в 2019 году ожидается увеличение грузооборота всего лишь на 1,0% (Рисунок 3).

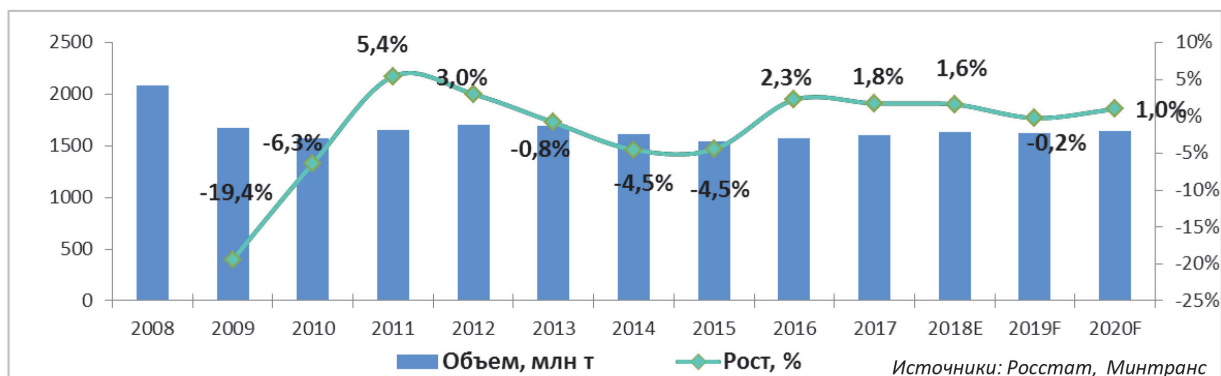
Сложившаяся динамика на рынке автомобильных грузовых перевозок в части объемов перевозок и грузооборота аналогичным образом отразилась и на обороте, выражаемом в млрд руб. (Рисунок 4).

Л. Симонова считает, что одной из причин умеренного роста коммерческого сегмента грузовых автоперевозок



Участники конференции

Рисунок 2. Динамика грузоперевозок коммерческим автотранспортом в 2008–2020 гг., млн т и %

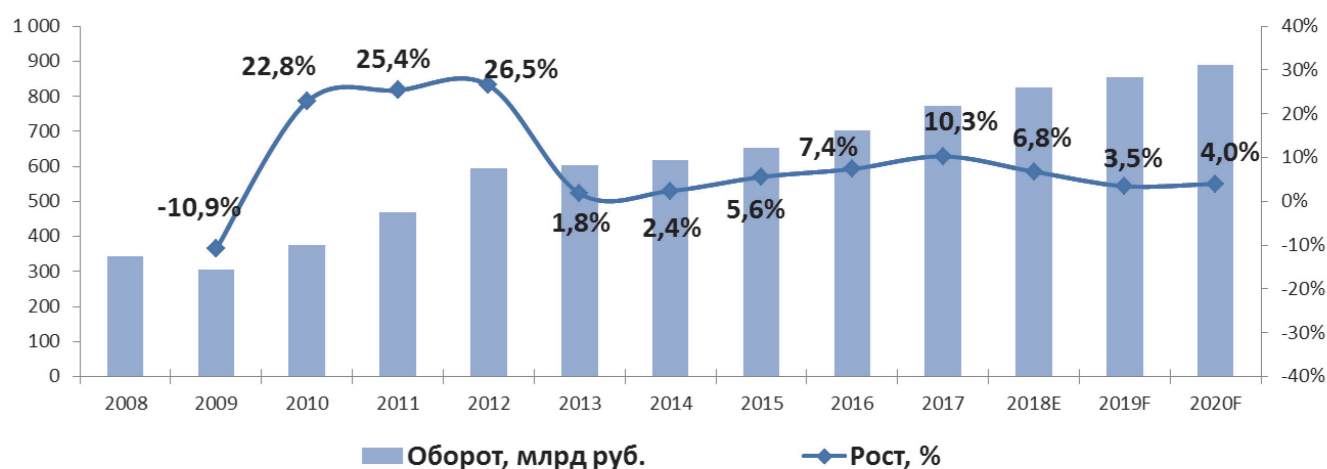


Источники: Росстат, Минтранс

Рисунок 3. Динамика грузооборота коммерческого автотранспорта в 2008–2020 гг., млрд т-км и %



Рисунок 4. Динамика рынка автомобильных грузоперевозок в 2008–2020 гг., %



является применение транспортными компаниями аутсорсинга.

Под аутсорсингом автомобильных грузоперевозок понимается:

- внешнее управление автопарком предприятия (операционный лизинг, оптимизация затрат по содержанию и управлению корпоративным автопарком за счет привлечения стороннего управляющего);
- создание дочерней транспортной компании, перевод перевозок на коммерческую основу (внутренний аутсорсинг);
- использование услуг сторонних перевозчиков/экспедиторов, в том числе на основе долгосрочных контрактов (внешний аутсорсинг).

Помимо расширения применения аутсорсинга, к драйверам роста рынка грузовых автоперевозок отнесены такие факторы как увеличение объемов внутренних грузоперевозок и сегмента сборных грузов, а также успешное использование e-commerce (Рисунок 5).

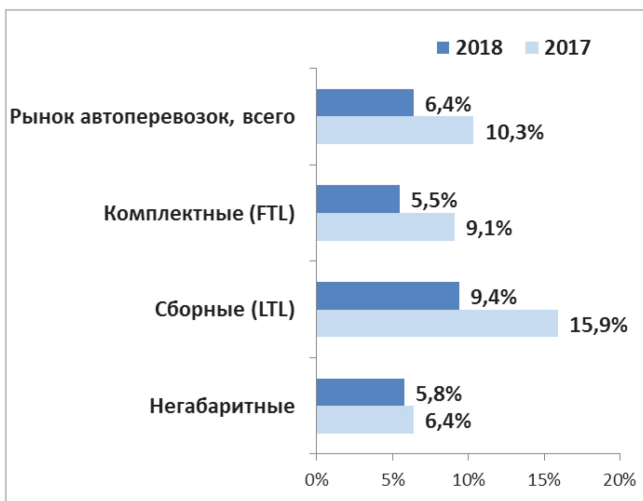
Однако в дальнейшем, в 2019–2020 гг., в сегменте сборных грузов прогнозируется замедление темпов роста на фоне экономической стагнации и низкой динамики платежеспособного спроса, а также в связи с относительным насыщением рынка (Рисунок 6). Ожидается, что к 2020 году в структуре рынка по виду перевозок доля сегмента сборных грузовых перевозок (в стоимостном объеме) составит 22,3%. При этом прогнозируется рост конкуренции, усиление позиций транспортных компаний, специализирующихся в данной области, у которых имеются большой парк автотранспортных средств, терминалы, компетенции и управленческие технологии.

Среди современных технологических трендов Л. Сиимонова выделила автоматизацию процессов, внедрение новых управленческих решений, использование электронных платформ и облачных технологий.

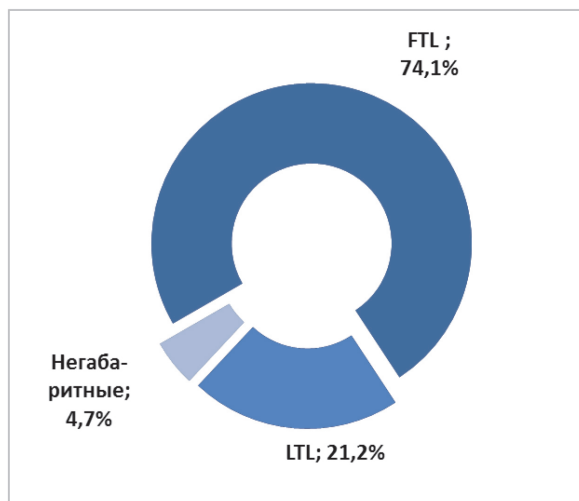
К отрицательным текущим тенденциям на рынке грузовых автомобильных перевозок она причислила административное давление, рост конкуренции со стороны

Рисунок 5. Автомобильные перевозки сборных грузов

**Динамика рынка по виду перевозки
(стоимостной объем) в 2017–2018 гг.,
% к предыдущему году**

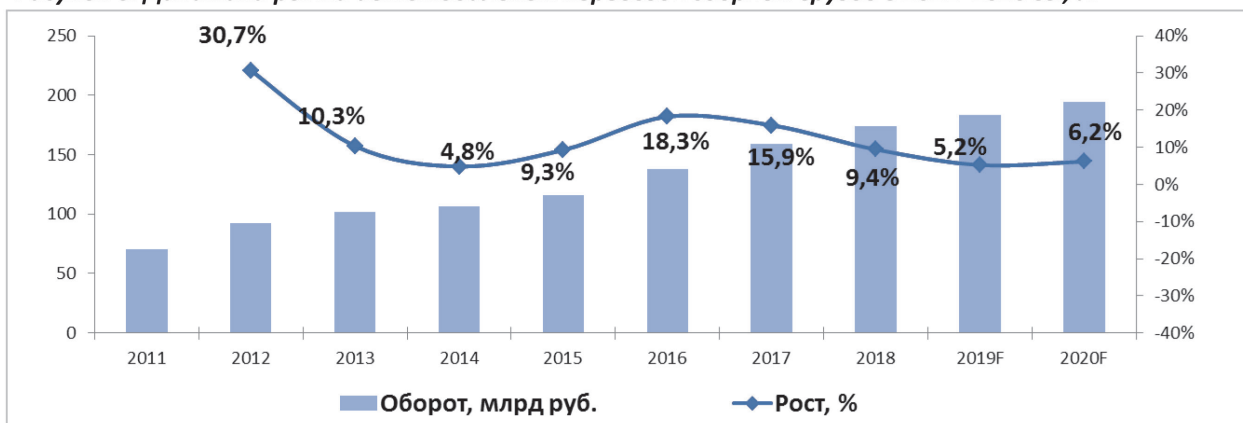


**Структура рынка по виду перевозки
(стоимостной объем) в 2018 г., %**



Источники: M.A.Research, данные компаний

Рисунок 6. Динамика рынка автомобильных перевозок сборных грузов в 2011–2020 гг., %



Источники: M.A.Research, данные компаний

железнодорожных перевозок, прогнозируемое снижение доли автоперевозок на рынке транспортных услуг (с 42,9% в 2018 г. до 41,1% в 2020 г.), консолидацию рынка за счет ухода/поглощения игроков.

Вопросы внедрения автоматической системы весогабаритного контроля

В рамках отдельной сессии, состоявшейся при поддержке Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ), состоялось обсуждение проекта внедрения автоматической системы весогабаритного контроля (АСВГК).

В целях усиления контроля за весогабаритными параметрами автотранспортных средств, и, как следствие, в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог, а также обеспечения безопасности дорожного движения, владельцами автомобильных дорог внедряется система автоматического весогабаритного контроля, которая работает сегодня как на федеральной сети автомобильных дорог, так и региональной. АСВГК без остановки транспортных средств и человеческого фактора призвана контролировать соблюдение действующих весогабаритных норм.

Ключевую роль в успешной проработке концепции масштабного проекта АСВГК играет плотное взаимодей-

ствие органов госрегулирования и отраслевого бизнес-сообщества.

Поэтому представители бизнеса сформулировали свою позицию, вопросы и опасения по данному вопросу. Как было отмечено на конференции, анализ развития с 2016 года в регионах АСВГК показывает, что на данный момент отсутствует отработанная методика фиксации нарушений и их досудебного урегулирования. При этом вся система АСВГК пока вызывает серьезные нарекания, и проблема ее корректной работы стоит очень остро.

Озвучивая основные предложения экспертов по паспорту федерального проекта АСВГК, Ольга Федоткина, исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ), назвала следующие ключевые моменты:

- система должна быть «прозрачной»;
- все требования к системе должны быть едиными как на федеральном, так и на региональном уровне;
- необходим тестовый период с «нулевыми штрафами».

Обсуждая доработку паспорта федерального проекта АСВГК, Александр Лашкевич, директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые Линии» отметил, что следующим шагом по работе с паспортом АСВГК должна стать подготовка нормативных актов и процедур, в частности механизма урегулирования спорных моментов.

«Процедура оспаривания штрафов должна защищать перевозчика, если он осуществляет свою деятельность в правовом поле», – подчеркнул А. Лашкевич. Кроме того, он предложил законодательно закрепить возможность перевыставления ущерба в адрес грузоотправителя ввиду перегруза транспортного средства перевозчика, а также ввести гражданско-правовую ответственность грузоотправителей перед автоперевозчиками за искажение сведений в транспортной накладной и за превышение грузоподъемности транспортного средства по общей массе.

По мнению А. Лашкевича, нерешенными проблемами по АСВГК являются:

- отсутствие защиты участника перевозки от некорректной работы системы и ошибочно выставленных штрафов;
- штрафы, несопоставимые с нарушением;
- отсутствие возможности у перевозчика переложить ответственность за выявленный перегруз на грузоотправителя.

В случае недоработки этих вопросов, для автоперевозчиков возникают риски в виде дополнительной финансовой нагрузки, увеличения количества рейсов, а также наличия постоянного страха быть виноватыми «на ровном месте».

А. Лашкевич подчеркнул, что общий подход к решению этих задач должен базироваться на трех принципах, которые заключаются в прозрачности данных, всесто-



Для участников перевозки информация по весогабаритному контролю должна быть открытой

ронном анализе ситуации и вынесении справедливых санкций.

По мнению докладчика, проблему отсутствия защиты участника перевозки от некорректной работы системы и ошибочно выставленных штрафов можно решить путем беспрепятственного предоставления данных оператором АСВГК по запросу перевозчика, а также наличием возможности у перевозчика проведения сравнительного анализа по одному автотранспортному средству на разных АСВГК по ходу его движения.

А. Лашкевич считает, что дифференциация штрафных санкций с учетом погрешности и тяжести правонарушений позволит упорядочить выставление штрафов, несопоставимых с допущенным нарушением, предложив при этом внести соответствующие корректировки в КоАП РФ (Таблица 1).

Для решения проблемы, связанной с отсутствием возможности у перевозчика переложить ответственность за выявленный перегруз на грузоотправителя, предлагается:

- разработать и внедрить механизм перевыставления штрафа, полученного перевозчиком посредством АСВГК, в адрес грузоотправителя;
- законодательно закрепить возможность перевыставления ущерба грузоотправителю ввиду перегруза транспортного средства, возникшего у автоперевозчика по вине грузоотправителя;
- ввести гражданско-правовую ответственность грузоотправителя перед автоперевозчиком за искажение сведений в транспортной накладной и за превышение грузоподъемности автотранспортного средства.

Заместитель директора компании «Сельта» Роман Юников изложил свою точку зрения по данному вопросу. Он высказал пожелание, чтобы на весовых рамках АСВГК было табло, на котором показывались бы результаты замера во время проезда машины. Водитель, уви-

Таблица 1. Проблема: штрафы, несоизмерные нарушению

В действующем КоАП РФ:	Предлагаемые корректировки в КоАП РФ:
Превышение от 2% до 10% — штраф 100 000 - 150 000 руб.	Превышение от 5% до 10 % — штраф 50 000 руб.
Превышение от 10% до 20% — штраф 250 000 - 300 000 руб.	Превышение от 10% до 15% — штраф 75 000 руб. Превышение от 15% до 20% — штраф 100 000 руб.
Превышение от 20% до 50% — штраф 350 000 - 400 000 руб.	Превышение от 20% до 30% — штраф 200 000 руб. Превышение от 30 % - до 40% — штраф 300 000 руб. Превышение от 40% до 50% — штраф 400 000 руб.
Превышение > 50% — штраф 400 000 - 500 000 руб.	Свыше 50% — штраф 500 000 руб.
В случае фотофиксации — штраф по верхнему пределу.	

дев, что автотранспортное средство идет с перегрузом, сможет принять меры по устранению этого нарушения. Нужно, чтобы информация о наличии перегруза своевременно приходила в автотранспортное предприятие, особенно это важно при выполнении рейса на длительные расстояния. Кроме того, у перевозчика должно оставаться право для доказательства своей невиновности с помощью замера на контрольных весах, где будет выявлено, действительно ли имеет место перегруз.

По мнению участников конференции, при реализации проекта по АСВГК следует перенять лучшие практики и опыт, наработанные в процессе внедрения государственной системы взимания платы «Платон». Информация по весогабаритному контролю должна быть открытой и предоставляться по запросу.

Допустимые весовые и габаритные параметры

На конференции было заявлено, что из общего потока грузовых машин 35% автотранспортных средств едут с перегрузом, а 50% грузовиков – как с перегрузом, так и с нарушением габаритных размеров. В связи с этим напомним участникам дорожного движения о допустимых весовых и габаритных параметрах для автотранспортных средств, установленных на территории Российской Федерации.

Сегодня протяженность дорожной сети Российской Федерации составляет 1 500 000 км. Количество мостовых сооружений – более 72 000 ед. Строительство значительной части сети автодорог России было осуществлено в 60-е годы прошлого века, расчетная нагрузка которых составляет 6 тонн на ось. Вместе с тем в настоящее время ведется активная работа по строительству дорог, отвечающих современным требованиям.

В Правилах перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272, имеются Приложения №№ 1, 2, 3, где соответственно прописаны допустимая масса транспортного средства, допустимая нагрузка на ось транспортного средства и предельно допустимые габариты транспортных средств (Таблицы 2, 3, 4, 5).

В настоящее время 77,96% федеральной сети российских дорог приведены в нормативное состояние, а вот дороги регионального значения находятся в нормативном состоянии лишь менее половины их протяженности – 43,1%. Сегодня осуществляется работа по увеличению протяженности автомобильных дорог, рассчитанных на нагрузку 11,5 т/ось. Безусловно, контроль за соблюдением требований по эксплуатации дорожной инфраструктуры будет продолжен, в том числе и с помощью АСВГК. Однако участники конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019» надеются, что их предложения, касающиеся доработки паспорта федерального проекта АСВГК, будут услышаны соответствующими компетентными органами.

Первые отзывы

Одними из первых публичных высказываний относительно законопроекта об организации перевозок грузов автомобильным транспортом прозвучали на конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019». Подробно о данном законопроекте рассказано в «АТ» № 3, 2019 г., поэтому напомним только основные его положения.

Проектом закона «Об организации перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации

Таблица 2. Допустимая масса транспортного средства*

*Приложение № 1 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272

Для одиночных автомобилей, тонн:	Для автопоездов седельных и прицепных, тонн:
двухосные – 18	трехосные – 28
трехосные – 25	четырёхосные – 36
четырёхосные – 32	пятиосные – 40
пятиосные и более – 38	шестиосные и более – 44

Таблица 3. Допустимые нагрузки от оси транспортного средства* при проектировании автомобильной дороги с облегчёнными и переходного типа дорожными одеждами при нормативной нагрузке 10 т/ось

*Приложение № 2 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272

Расположение осей транспортного средства	Расстояние между сближенными осями (метров)	Допустимая нагрузка (т) от оси или группы осей транспортного средства с колесами	
		односкатными	двухскатными
Одиночная ось	свыше 2,5	9	10
Двухосная группа сближенных осей (суммарная нагрузка от группы осей)	до 1 (включительно)	10	11
	свыше 1 до 1,3 (включительно)	13	14
	свыше 1,3 до 1,8 (включительно)	15	16
	свыше 1,8 до 2,5 (включительно)	17	18
Трехосная группа сближенных осей (суммарная нагрузка от группы осей)	до 1 (включительно)	15	16,5
	свыше 1 до 1,3 (включительно)	18	19,5
	свыше 1,3 до 1,8 (включительно)	21	22,5
	свыше 1,8 до 2,5 (включительно)	22	23
Сближенные оси, имеющие на каждой оси не более 2 колес	до 1 (включительно)	5	5,5
	свыше 1 до 1,3 (включительно)	6	6,5
	свыше 1,3 до 1,8 (включительно)	6,5	7
	свыше 1,8 до 2,5 (включительно)	7	7,5
Сближенные оси, имеющие на каждой оси более 2 колес	до 1 (включительно)	9,5	9,5
	свыше 1 до 1,3 (включительно)	10,5	10,5
	свыше 1,3 до 1,8 (включительно)	12	12
	свыше 1,8 до 2,5 (включительно)	13,5	13,5

Таблица 4. Допустимые нагрузки от оси транспортного средства* при проектировании автомобильной дороги с капитальными дорожными одеждами при нормативной нагрузке 11,5 т/ось

*Приложение № 2 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272

Расположение осей транспортного средства	Расстояние между сближенными осями (метров)	Допустимая нагрузка (т) от оси или группы осей транспортного средства с колесами	
		односкатными	двухскатными
Одиночная ось	свыше 2,5	10,5	11,5
Двухосная группа сближенных осей (суммарная нагрузка от группы осей)	до 1 (включительно)	11,5	12,5
	свыше 1 до 1,3 (включительно)	14	16
	свыше 1,3 до 1,8 (включительно)	17	18
	свыше 1,8 до 2,5 (включительно)	18	2
Трехосная группа сближенных осей (суммарная нагрузка от группы осей)	до 1 (включительно)	17	18
	свыше 1 до 1,3 (включительно)	20	21
	свыше 1,3 до 1,8 (включительно)	23,5	24
	свыше 1,8 до 2,5 (включительно)	25	26
Сближенные оси, имеющие на каждой оси не более 2 колес	до 1 (включительно)	5,5	6
	свыше 1 до 1,3 (включительно)	6,5	7
	свыше 1,3 до 1,8 (включительно)	7,5	8
	свыше 1,8 до 2,5 (включительно)	8,5	9
Сближенные оси, имеющие на каждой оси более 2 колес	до 1 (включительно)	11	11
	свыше 1 до 1,3 (включительно)	12	12
	свыше 1,3 до 1,8 (включительно)	14	14
	свыше 1,8 до 2,5 (включительно)	16	16

Таблица 5. Предельно допустимые габариты транспортного средства*

* Приложение № 3 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272

Длина, метров
одиночное транспортное средство – 12
прицеп – 12
автопоезд – 20
длина выступающего за заднюю точку габарита транспортного средства груза не должна превышать – 2
Ширина, метров
все транспортные средства – 2,55
изотермические кузова транспортных средств – 2,6
Высота, метров
все транспортные средства – 4

и внесении изменений в статью 8 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» вводятся такие понятия как реестр перевозчиков и регистрирующая организация (ТПП).

При этом законопроектом определяется порядок ведения реестра перевозчиков и условия включения компании в реестр перевозчиков. Наиболее важные моменты следующие:

- заниматься перевозками до включения в соответствующий реестр запрещается;
- информация из реестров будет общедоступной и в этой степени будет интересна грузоотправителям, т.к. будет запрещено заключать договоры перевозки с перевозчиками, не включенными в реестр;
- внесение перевозчика в реестр будет происходить на платной основе.

Для включения в реестр коммерческому перевозчику необходимо обладать:

- финансовой состоятельностью (в это понятие включается наличие собственного имущества стоимостью не менее 500 тыс. руб. при использовании одного АТС и не менее 200 тыс. руб. в расчете на каждое дополнительное

АТС, или независимой гарантии на ту же сумму, а также отсутствие задолженности по налогам, сборам и другим обязательным платежам);

- профессиональной надежностью юридического лица, что подразумевает отсутствие у руководителя компании или ИП непогашенной или неснятой судимости в сферах экономической деятельности, трудового законодательства, безопасности движения и эксплуатации транспорта, экологии;

- профессиональной компетентностью юридического лица (наличие хотя бы одного сотрудника, имеющего специальное свидетельство о квалификации по организации и осуществлению перевозок; такие свидетельства будут выдаваться сроком на 5 лет).

Реестры будут вестись на бумажном и электронном носителях. При этом в случае разногласий бумажный носитель будет иметь преимущественное значение. Перевозчику ежегодно нужно будет документально подтверждать: финансовую стабильность (финансовые справки и справки об отсутствии задолженности перед бюджетом); предоставлять документы, подтверждающие наличие автотранспортных средств; полис ОСАГО; документы, подтверждающие профессиональную компетентность; справку об отсутствии судимости и др.

Поэтому не удивительно, что активную дискуссию на конференции вызвал вопрос именно о создании реестра перевозчиков.

Комментируя проект закона, вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев сказал, что реализация данного законопроекта позволит выработать четкие правила игры на рынке грузовых автомобильных перевозок, создать условия добросовестной конкуренции.

Участники обсуждения отметили в целом позитивную роль этого законопроекта, направленного на полный вывод рынка грузовых автоперевозок в белую зону. Однако одновременно признали, что на сегодняшний день законопроект нуждается в доработке. По мнению участников конференции, сообщество автоперевозчиков должно активно подключиться к этой работе, в противном случае



Активную дискуссию на конференции вызвал вопрос о создании реестра перевозчиков

может появиться закон, провозглашающий благие цели, но создающий тяжелые условия для ведения бизнеса.

«Рынок грузового автомобильного транспорта переживает серьезные изменения, которые будут иметь для него далеко идущие последствия. Эта тенденция касается как бизнеса грузовых автоперевозок, так и нормативной базы, которая в последние годы развивается очень активными темпами. Надеюсь, что все изменения, которые будут вноситься в нормативные акты, приведут к упорядочиванию деятельности в этом секторе экономики», – подчеркнул Борис Рыбак, председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли.

Новые возможности

На конференции также обсудили вопрос развития автоперевозок между Россией и Китаем. По данному вопросу выступил с докладом генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных. Он рассказал о достигнутых изменениях в сфере осуществления грузовых перевозок этого приоритетного направления, произошедших за 2018 год и в текущем году, открывающих новые возможности для отечественных перевозчиков.

Увеличение товарооборота между двумя странами и заметный рост объемов грузоперевозок автомобильным транспортом в направлении Россия – Китай за последние годы говорит о востребованности двусторонних перевозок и укреплении торгово-экономических отношений. В этой связи Министерством транспорта РФ проводится планомерная работа по расширению возможностей для российских перевозчиков на законодательном уровне.

Увеличение объемов перевозимых грузов потребовало увеличения количества разрешений, на основании которых осуществляются такие перевозки. На 2019 год впервые китайской стороной переданы российской стороне бланки разрешений на транзитную перевозку грузов и бланков – на перевозку грузов в/из третьих стран. Использование новых видов разрешений стало возможным благодаря подписанию и вступлению в силу в 2018 году

нового Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении.

Новое Соглашение предусматривает возможность свободного перемещения российских транспортных средств по территории Китая без каких-либо ограничений по маршруту следования, пунктам пропуска и «глубине» проезда, вместо прежнего «режима» движения по установленным маршрутам, а также возможность выполнения транзитных перевозок и перевозок в/из третьих стран, создает условия для работы перевозчиков по принципу «от двери до двери». С целью тестирования доставки грузов по российско-китайскому транспортному коридору был проведен пробный международный автопробег по маршруту Далянь – Новосибирск, по окончании которого были подведены его итоги и обозначены проблемные вопросы.

В рамках различных мероприятий состоялся ряд официальных встреч с представителями Министерства транспорта Китайской Народной Республики, на которых были обсуждены актуальные вопросы, касающиеся осуществления международных автоперевозок между Россией и Китаем. Обсуждались вопросы перевозки грузов в соответствии с Конвенцией МДП, упрощения оформления виз для водителей, применения спутниковых навигационных систем, перевода водительских удостоверений и регистрационных документов на транспортные средства, перевозки опасных грузов.

Руководитель Росавтотранса отметил активное взаимодействие Росавтотранса с Межотраслевым экспертным советом и поблагодарил его председателя Бориса Рыбака и всех участников за плодотворную работу. «Из года в год конференция набирает обороты. Все больше людей проявляют интерес к ней и работе Межотраслевого экспертного совета в целом. За последние годы Межотраслевой экспертный совет заметно вырос, в него входят представители совершенно разных видов автомобильных перевозок. Вопросы, которые обсуждаются на этой площадке, предложения участников экспертного совета Министерство транспорта РФ безусловно слышит. Руководству Минтранса России и Росавтотрансу очень важна ваша позиция», – сказал в заключение Алексей Двойных.

В ходе конференции состоялись также дискуссии, посвященные цифровым технологиям, системам цифровой прослеживаемости перевозок, электронному документообороту. Участники обсуждений сошлись во мнении, что современные технологии, внедряемые в отрасль, направлены на повышение эффективности бизнеса. При этом многие эксперты отмечали, что важно сохранять баланс интересов государства и бизнеса, внедрять технологические решения постепенно, исходя из их целесообразности. Большинство технологических решений должны регулироваться рыночным механизмом, а цифровая нагрузка на бизнес должна быть оптимизирована.



Международный автопробег по маршруту Далянь – Новосибирск