

Содержание журнала «Автомобильный транспорт» № 6, 2019 г.

В Москве 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. 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, призвав сообщество автоперевозчиков активно подключиться к этой работе. Что касается системы АСВГК, то проблема ее корректной работы стоит очень остро. Автоперевозчики считают, что система должна быть «прозрачной», а требования к ней едиными как на федеральном, так и на региональном уровне. Кроме того, необходим тестовый период с «нулевыми штрафами». На конференции прозвучали предложения по введению дифференциации штрафных санкций с учетом погрешности и тяжести правонарушений, что позволит упорядочить выставление штрафов, несоизмеренных допущенному нарушению. Был поднят вопрос об ответственности грузоотправителей за перегруз подвижного состава. Читателям будет интересна и статистика по грузовым автоперевозкам. К примеру, 70,4% грузоперевозок и свыше 47% грузооборота в нашей стране выполняются автомобилями предприятий различных ведомств и компаний для собственных нужд, а затраты на грузоперевозки собственными автотранспортными средствами сопоставимы с объемом рынка коммерческих перевозок (более 650 млрд руб.). Об этом, а также других темах, которые обсуждались на конференции, – в статье «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности».

Перевозка крупногабаритных тяжеловесных грузов является одной из сложных задач с точки зрения их организации и обеспечения безопасности дорожного движения. негабаритный груз можно доставить воздушным или железнодорожным транспортом, однако большой недостаток перечисленных видов транспорта в отличие от автомобильного – невозможность доставки груза «от двери до двери», то есть к месту,

указанному заказчиком. Вместе с тем внушительные параметры перевозимых грузов не позволяют перемещать их на обычном подвижном составе – для этого требуется специальный автомобильный транспорт. Чтобы в процессе перевозки не возникло непредвиденных ситуаций, при выборе транспортного средства учитываются характеристики и особенности груза. Перевозка тяжеловесных и негабаритных грузов осуществляется на основании разрешений, выданных соответствующими инстанциями, а также выполняется в соответствии с нормативными актами, которые содержат строгие правила ко всем этапам организации работ. Об особенностях выполнения таких перевозок говорится в статье «История развития специализированных транспортных предприятий по перевозке крупногабаритных тяжеловесных грузов».

О европейской дорожной полиции, секретах международных грузоперевозок и о том, что помогает в работе, рассказывает корреспонденту «АТ» кировский предприниматель Владимир Евгеньевич Шкалик.

Каким видят будущее общественного городского транспорта в мировых столицах, как решить проблему увеличения количества автомобилей? Эти и другие вопросы обсуждали на Международном саммите лидеров в сфере развития городского транспорта, который впервые прошел в Москве. В мероприятии приняли участие представители мировых мегаполисов, эксперты из Европы, Азии, Америки. Саммит организован Департаментом транспорта города Москвы, Департаментом внешнеэкономических и международных связей города Москвы, а также Международным союзом общественного транспорта. В работе Международного саммита лидеров в сфере развития городского транспорта приняли участие ведущие эксперты из 20 городов и 15 стран. Мероприятие было посвящено изменениям, которые произошли в последние годы на транспорте крупнейших мегаполисов мира. Специалисты рассказали об опыте развития транспортных систем Москвы, Амстердама, Берлина, Буэнос-Айреса, Мадрида, Монреаля и Сингапура. Подробности – в статье «Проблемы и будущее общественного городского транспорта в крупнейших мегаполисах мира».

В Тюмени под эгидой Министерства транспорта Российской Федерации и Научно-исследовательского института автомобильного транспорта состоялся Всероссийский конкурс профессионального мастерства водителей автобусов. За первенство боролись представители Москвы и Норильска, Оренбурга и Тулы, Санкт-Петербурга и Тольятти – всего из 21 региона страны. Соревнования проходили на двух типах автобусов – большой (ЛиАЗ-529265) и средней вместимости (ПАЗ 320405-04). Кроме умения мастерски крутить

баранку участники должны были продемонстрировать знание правил дорожного движения. О том, как прошли соревнования, и кто стал победителем, рассказывается в материале под названием «Когда мечты сбываются».

В разделе «Автотехника» читатели узнают о новинках на автотранспортном рынке. В их числе: новые автомобили для розничной торговли Горьковского автозавода; первый в мире тяжелый грузовой автомобиль, работающий на чистом метаноле; новинки Галичского автокранового завода; полуприцеп Kogel Cargo Rail с оснащением для ролкерных перевозок.

Компания Bosch, в партнерстве с компанией Powercell, планирует совершить прорыв в индустрии топливных элементов для грузовых и легковых автомобилей. Об этом подробно рассказывается в статье «Водородные топливные элементы для автомобилей». По мнению Bosch, рынок коммерческих автомобилей наиболее перспективен с точки зрения широкого внедрения технологий на основе топливных элементов. Сегодня на территории Евросоюза действует программа, в соответствии с которой выбросы CO₂ при эксплуатации грузового транспорта должны снизиться на 15% к 2025 году с дальнейшим снижением на 30% к 2030 году. Bosch считает, что эта цель может быть достигнута только за счет перехода к транспорту с электрическими установками. Интеграция топливных элементов в качестве основного источника энергии может сыграть решающую роль в процессе перехода на электрическую тягу. После того как топливные элементы станут стандартом для коммерческого транспорта, Bosch планирует расширить их использование в легковых автомобилях.

В разделе «За рубежом» можно ознакомиться с новинками зарубежных автопроизводителей, которые позволяют сделать уверенный шаг навстречу будущему. Так, компания Scania разработала инновационную концепцию самоуправляемого транспортного средства для города, которое работает на аккумуляторных батареях. В основу концепции положен принцип модульной системы, выведенный инженерами Scania на качественно новый уровень. Концептуальное транспортное средство способно изменять форму в зависимости от поставленных задач: утром и вечером перевозить пассажиров, днем доставлять товары в магазины, а ночью вывозить мусор.

В разделе «Официальные материалы» опубликован Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Федерации», который устанавливает единые требования к порядку допуска транспортных средств к участию в дорожном движении. Дата вступления закона в действие – 3 августа 2019 г.

В журнале «АТ» также можно ознакомиться с краткими, но важными новостями в сфере автотранспортного комплекса. В частности, узнать, какие меры принимаются для усиления контроля за иностранными перевозчиками; каков порядок открытия границы РФ для транзита санкционных грузов; как будет меняться тариф системы «Платон»; а также каковы перспективы внедрения электронного путевого листа для общественного, коммерческого и служебного транспорта.