

# 83 (октябрь–декабрь 2022)

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

## ТЕМА НОМЕРА:

Транспортная стратегия  
и поддержка  
связанности  
территорий

6  
стр.

# ТРАНСПОРТ РОССИИ



Юг России:  
модернизация  
и развитие  
транспортной  
доступности

13  
стр.



dtpax.ru

Контроль выполнения контрактов

Единый реестр маршрутов и расписаний

Диспетчеризация

Приоритетный проезд  
общественного транспорта



Транспорт по запросу

Мобильное приложение

Безналичная оплата проезда:  
прорывные технологии

Льготы онлайн

Анализ пассажиропотока

Аналитика и прогнозирование  
на основе «больших» данных

Выявление безбилетного проезда

Электронный путевой лист



# Содержание



Состав экспертного совета отраслевого журнала «Российские Автобусные Линии»	2	Технологии досмотра, которые работают	26
Слово редактора	4	В городах и селах: как решать проблемы стареющих автопарков в пассажирских перевозках?	28
<b>Тема номера</b>		Автомобильный транспорт: актуальные проблемы и способы их решения	32
Транспортная стратегия и поддержка связанности территорий	6	Контрольная работа	34
<b>Отрасль и власть</b>		<b>Автовокзалы и ПАТП</b>	
Юг России: модернизация и развитие транспортной доступности	13	Лучшие по профессии	38
«Водителя года» выбрали в Сочи	16	<b>Информационные технологии</b>	
Нет определения – нет проблемы?	18	Сергей Соловьев, «Авибус»	40
Цифровая мультимодальная пассажирская мобильность	20	<b>Отрасль и наука</b>	
Сенаторы взялись за «нелегальных перевозчиков»	21	Запрос отрасли к вузам	43
Университетская наука транспортной отрасли	22	С уважением к истории	44
Улучшение транспортной инфраструктуры за счет комплексного подхода и инноваций	24	Цифровая платформа моделирования транспортного поведения	46

## РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



### РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

# 83 (октябрь-декабрь 2022)  
Издается с 2006 года

**Учредитель:** Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»

**Периодичность выхода:**  
4 выпуска в год

**Распространение:** бесплатно

**Территория распространения:**  
Москва и регионы Российской Федерации, страны СНГ

**Фото на обложке:**  
Фотобанк XVI Международного форума и выставки «Транспорт России»

**Главный редактор:** Лоран Борис Олегович  
**Заместитель главного редактора:** Керов В.В.  
**Шеф-редактор:** Шитикова Е.М.  
**Выпускающий редактор:** Лоран А.Е.  
**Помощник главного редактора:** Лоран О.Б.  
**Продвижение журнала в соцсетях:** Лоран Д.Б.  
**Юридическое сопровождение:** Губарева Ж.В.  
**Дизайн и верстка:** Войлокова Н.В., Полунина Е.В.  
**Корректор:** Севастьянова М.Б.

**Реклама и распространение:**  
тел.: +7 (915) 232-94-09

**Адрес редакции и учредителя:** 119415, г. Москва, просп. Вернадского, д. 39, оф. 613, тел.: +7 (495) 739-34-00, +7 (915) 232-94-09; e-mail: info@rosbuslines.ru

*Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов. За точность и достоверность изложенной информации отвечает авторы. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.*

Подписано в печать 30.12.2022 г. Тираж: 999 экз.  
Отпечатано в типографии ОАО «Подольская фабрика офсетной печати», 142100, г. Подольск, Революционный проспект, д. 80/42

**Номер заказа:** 04499-22





# СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ОТРАСЛЕВОГО ЖУРНАЛА «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



**Блудян Н. О.**, д. т. н., профессор,  
председатель правления,  
директор ассоциации  
«Транспортная ассоциация  
Московской агломерации»



**Лоран Б. О.**,  
президент Ассоциации  
«Единая Транспортная Система  
«Автобусные Линии Страны»



**Васильков А. А.**,  
генеральный директор  
ОАО «Научно-исследователь-  
ский институт автомобильного  
транспорта» (НИИАТ)



**Лудчак З. М.**,  
вице-президент Ассоциации  
автомобильных перевозчиков  
Крыма



**Вороновский А. В.**,  
депутат Государственной  
Думы ФС РФ, член Комитета  
по транспорту и развитию  
транспортной инфраструктуры



**Мороз Д. Г.**,  
заведующий кафедрой  
«Автомобильные перевозки»  
МАДИ



**Герман В. Х.**,  
президент Регионального союза  
автотранспортников  
Ставропольского края



**Новоселов В. И.**,  
президент СРО  
«Транспортный союз  
Сибири»



**Горовая Т. В.**,  
первый вице-президент Центра  
стратегических разработок, пред-  
седатель Общественного совета  
при Минтрансе России



**Саранчук Л. М.**,  
директор Союза  
автотранспортных  
предпринимателей  
Свердловской области



**Керов В. В.**,  
член Экспертного совета по воп-  
росам развития и цифровой  
трансформации периодической  
печати при Минцифры России



**Сергеев А. С.**,  
начальник Управления  
Федеральной службы по надзору  
в сфере транспорта  
(Ространснадзор)



**Ломакин В. В.**,  
председатель Общероссийского  
профсоюза работников  
автомобильного транспорта  
и дорожного хозяйства



**Старовойтов О. И.**,  
президент Российского  
автотранспортного союза

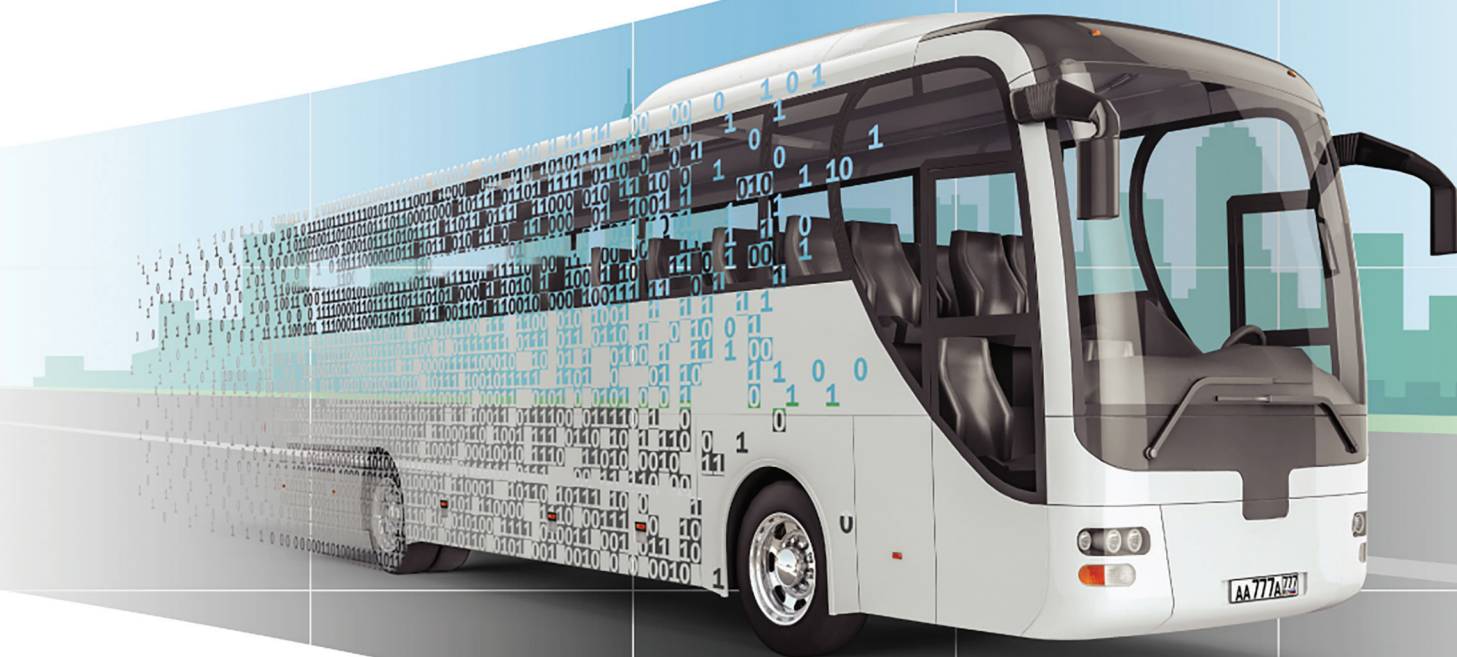


# ЕДИНАЯ ФЕДЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОБУСАМИ

переход на территорию



## Нелегалов нет



нелегаловнет.рф  
+7 499 653-65-68





**Борис Лоран,**  
главный редактор  
журнала «Российские автобусные линии», президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», член правления Российского автотранспортного союза, член Координационного совета представителей автомобильного и городского электрического транспорта Минтранса России, член Общественного совета при Минтрансе России, 1-й заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России

Уважаемые коллеги!

Номер журнала, подводящий итоги 2022 года, расскажет о целом ряде важных отраслевых мероприятий четвертого квартала. И главное – о том, что обсуждалось на самих форумах и в кулуарах, а также о тех решениях, которые были приняты в итоге. Ключевым деловым событием осени стала ежегодная «Транспортная неделя», прошедшая в ноябре в Гостином дворе в Москве. Но начну с поздравления тем своим коллегам, которые отмечали профессиональные праздники: дорожники и автотранспортники в октябре и уже все транспортники – в ноябре. На территории России сложилась одна из самых крупных и сложных транспортных схем в мире. Транспортная отрасль является основным звеном российской государственности, она содействует решению хозяйственных и социальных вопросов. Надежный и безопасный транспорт – неотъемлемая часть экономики. Ваш труд необходим людям и всегда будет востребован!

Теперь к прошедшим мероприятиям. Особо хочу отметить активность и результативность ряда членов Общественного совета при Минтрансе России, а также экспертов профильных комиссий и экспертов рабочих групп комиссий.

В этом номере мы подняли ряд наболевших проблем, связанных с развитием транспортной инфраструктуры, обновлением подвижного состава, импортозамещением по всем направлениям; поговорили также о повышении статуса профессии и изменениях подходов к отраслевому образованию нашей профессиональной смены. Эксперты профильных комиссий Общественного совета не только формулируют важные отраслевые вопросы, они предлагают обоснованные и взвешенные ответы, а также сами активно участвуют в решении основных проблем. Серьезные дискуссии с участием наших экспертов проходили в рамках деловой программы Международной автобусной выставки BusWorld Expo 2022.

Еще одна важная новость: в ноябре вышел первый номер нового межотраслевого печатного издания – журнала «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте», выпуск которого также был поддержан Общественным советом при Минтрансе России.

Сегодня время требует от нас иных подходов в развитии транспортной отрасли в частности, да и страны в целом. Так будем же профессионально и на совесть делать то, чему нас научили, и готовить надежную смену для будущего нашей страны.



**Уважаемые читатели нашего журнала!**

Для регулярного получения очередного бесплатного номера журнала через рассылку АО «Почта России» необходимо подать заявку в редакцию журнала (WhatsApp, Telegram: +7(915)232-94-09; e-mail: info@rosbuslines.ru) в свободной форме, указав название организации, фамилию, имя, отчество и должность получателя, а также полный почтовый адрес.



МЕЖОТРАСЛЕВОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

# ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

№1 (1) НОЯБРЬ 2022



31

## ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2022



16

НАВСТРЕЧУ ЦИФРОВИЗАЦИИ  
И ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ



24

РОССИЙСКИЕ ИННОВАЦИИ НА СТРАЖЕ  
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

Журнал

«ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ и БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

издается по решению Комиссии Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте.

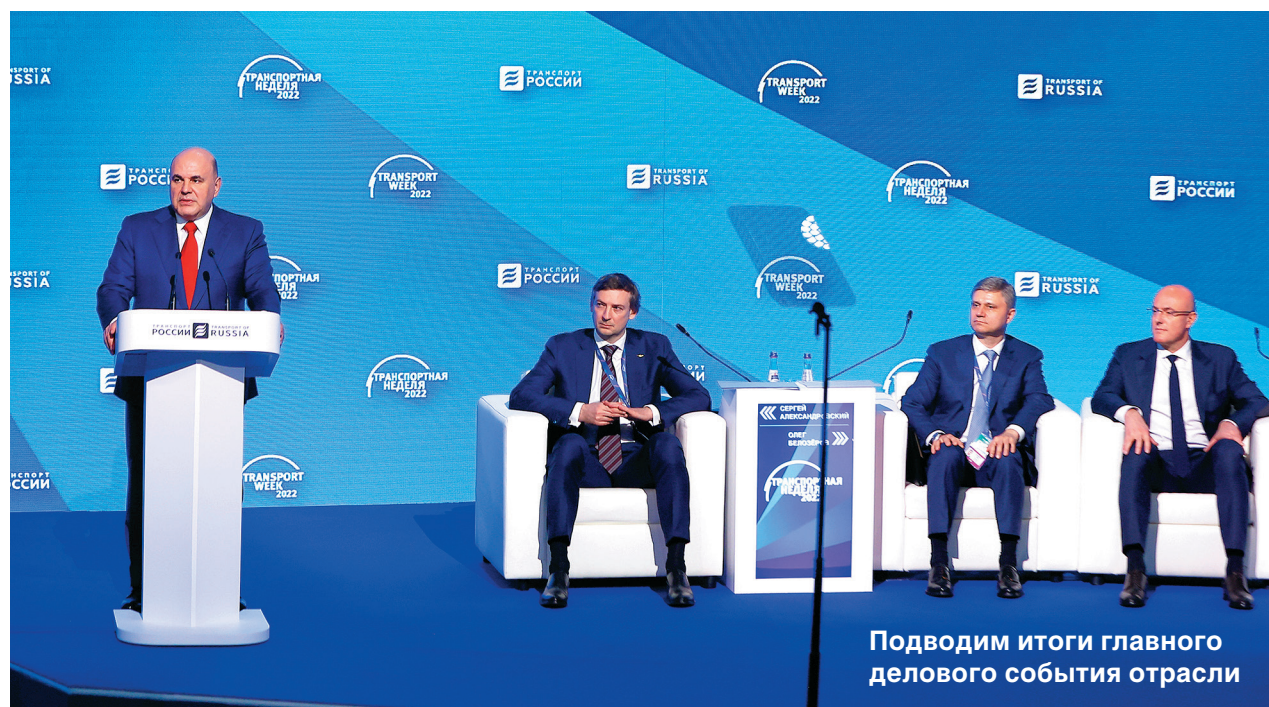
Журнал освещает деятельность Комиссии и ее рабочих групп, направленную на решение отраслевых задач для повышения транспортной безопасности и безопасности на транспорте, а также пишет о перспективных направлениях развития транспортной отрасли в области импортозамещения оборудования и программного обеспечения, информационной безопасности, транспортной инфраструктуры и использования современных технологий.

+7 (925) 575-85-81

info@tsumpp.ru

РЕКЛАМА





# ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ И ПОДДЕРЖКА СВЯЗАННОСТИ ТЕРРИТОРИЙ

*С 14 по 19 ноября, накануне Дня работника транспорта, в России традиционно проходила «Транспортная неделя» – ежегодное деловое событие, включающее серию общероссийских и международных мероприятий по проблематике транспорта.*

Мероприятие ежегодно проводится Министерством транспорта Российской Федерации в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации для открытого обсуждения наиболее актуальных транспортных вопросов и укрепления взаимопонимания между представителями государственной власти и бизнес-сообщества.

В рамках недели с 15 по 17 ноября в Гостином дворе проходили форум и выставка «Транспорт России». На форуме традиционно обсуждается вся проблематика развития основных видов транспорта в России, а выставка отражает основные достижения отрасли за прошедший год.

Программа форума была разделена на три основных блока: стратегия, перевозки и инфраструктура, международные транспортные коридоры. Каждому из них был посвящен отдельный день деловой программы.

За 3 дня состоялись 30 деловых форматов, в которых приняли участие 3500 человек. Более 300 спикеров выступили с докладами по наиболее актуальным вопросам развития отрасли. Работу мероприятия освещали 695 журналистов из 241 СМИ.

Все открытые деловые сессии транслировались онлайн на сайте Министерства транспорта РФ и на официальном сайте «Транспортной



недели». За время мероприятия число просмотров онлайн-трансляций составило 355 тысяч.

На выставке «Транспорт России» были представлены все ключевые компании отрасли. Общая площадь экспозиции составила 3900 кв. м, свои новейшие разработки продемонстрировали 75 экспонентов, а осмотреть их пришли более 10 тысяч человек, в том числе 79 иностранных делегаций, 40 делегаций из регионов и 25 руководителей субъектов РФ. Центральное место занял Объединенный стенд приоритетных проектов, демонстрирующий ход реализации важнейших проектов транспортной отрасли.

В деловой программе форума были все самые актуальные вопросы транспортного комплекса: преодоление санкционного давления, импортозамещение, технологический суверенитет российского транспорта, переориентация грузопотоков с Запада на Восток и Юг, развитие инфраструктуры.



### Актуальные траектории развития

Выступая на официальном открытии форума, председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин подчеркнул, что «благодаря оперативно принятым главой государства решениям транспортный комплекс смог не только успешно противостоять всем основным вызовам, но и, самое главное, заложил фундамент для своего будущего роста.







И это несмотря на все сложности текущего года».

Глава Правительства РФ также вручил на форуме государственные награды работникам транспортного комплекса и осмотрел выставку. Михаил Мишустин посетил зону приоритетных проектов на стенде Минтранса России. Заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Баканов представил результаты работы Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) и презентовал председателю Правительства РФ первую оформленную в системе электронную транспортную накладную в формате NFT.

**Михаил Мишустин:** «Среди ключевых задач, которые стоят перед отраслью, — поддержка связности территорий страны, повышение мобильности людей, увеличение грузовых перевозок. Все приоритетные проекты и мероприятия вошли в утвержденную Правительством транспортную стратегию. Они должны быть выполнены в строгом соответствии с установленными сроками. Отмечу: необходимые для этого ресурсы будут выделены. В течение следующих трех лет на финансирование отрасли мы планируем направить свыше 4 триллионов рублей».



Также в первый день форума прошли заседание комиссии Государственного Совета Российской Федерации, панельная дискуссия «Контейнерный поток в эпоху глобальных шоков. Актуальные траектории развития рынка», круглый стол «Обеспечение технического состояния автомобильного транспорта в течение жизненного цикла» и отраслевая конференция «Эффективность мер государственной поддержки на воздушном транспорте в период беспрецедентного санкционного давления».

Второй день форума стал самым активным и насыщенным. Участники обсуждали роль науки в обеспечении технологической устойчивости транспорта, формулу кооперации в транспортном машиностроении, новые цифровые инструменты, информационные сервисы и технологии, транспортную безопасность и цифровые экосистемы управления.

Кроме этого, прошли заседание Совета руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств-членов Евразийского экономического союза и презентация Транспортного акселератора РЖД.

### **Заря с Востока**

Заключительный день был посвящен международному сотрудничеству. Его открыла пленарная дискуссия «Международное транспортное сотрудничество в 2022 году. Новые направления, тренды, результаты».



Антироссийские санкции вывели восточное направление на первое по значимости место во внешнеэкономической деятельности России. Такая быстрая переориентация грузопотоков требует поиска новых форм софинансирования.

В центре внимания были действия стран по вопросам налаживания транспортных связей в условиях санкций, правоприменение и координация работы по созданию привлекательных транспортных продуктов в периметре ЕАЭС.

Далее на сессии «Заря с Востока: значение торговли со странами Азии для российской экономики и способность транспорта ее обеспечить» представили достигнутые результаты в переориентации внешнеторговых связей на восток, разобрали выявленные проблемы дальнейшего расширения объемов перевозок, подходы к учету макроэкономических эффектов и пути достижения баланса интересов экспортеров и импортеров.

Депутат Государственной Думы Геннадий Онищенко так прокомментировал итоги года: «Если бы можно было в целом описать тренды и опыт этого года, это было бы, во-первых, развитие других коридоров доставки; во-вторых, перенаправление грузов с Запада на Восток и Юг; в-третьих, дальнейшая цифровизация. И последнее – это развитие вспомогательных международных финансовых сервисов».

В этот, международный, день форума 140 послов иностранных государств



и представителей дипломатического корпуса осмотрели выставочную экспозицию и приняли участие в сессии в формате «вопрос-ответ» с руководством Минтранса России.

Завершила деловую программу итоговая пленарная дискуссия.

Как выразился заместитель министра транспорта РФ Валентин Иванов: «Работа на форуме была организована крайне плодотворно, много вопросов удалось обсудить, найти точки соприкосновения и пути решения».

Перед началом заседания были вручены награды победителям премии «Формула движения». Премия призвана содействовать развитию транспортной инфраструктуры, повышению уровня транспортных услуг, а также стимулированию государственных и коммерческих структур к решению значимых проблем транспортной сферы. В конкурсе участвовали только реализованные проекты или услуги, получившие практическое применение в сфере транспорта в 2021–2022 гг.

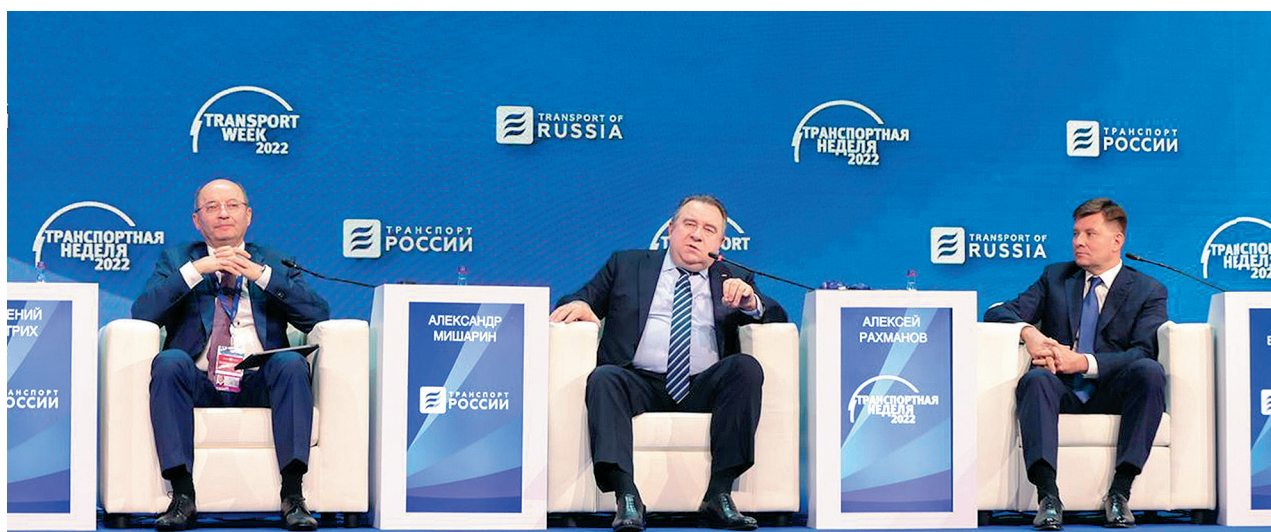
### Иновации для транспортного комплекса России

На площадках «Транспортной недели» были подписаны 63 важных для отрасли документа о партнерстве и взаимодействии. Так, соглашение о сотрудничестве было подписано между «МТС Авто» и «Датапакс».

Дочка МТС и разработчик и оператор информационно-технологических решений для пассажирского транспорта «Датапакс» договорились о совместной оптимизации процессов на общественном транспорте, развитии существующих цифровых сервисов и внедрении технологических инноваций. Это обеспечит прозрачность пассажирских перевозок, усовершенствует работу транспортной системы и повысит качество обслуживания населения.

– От синергии с компанией «МТС Авто», которая также занимается автоматизацией общественного транспорта (они делают «умные» бортовые компьютеры для транспортных средств, которые можно интегрировать со всеми нашими системами, ко-





торые позволяют управлять, планировать, контролировать перевозки на общественном транспорте), мы получим еще больше эффектов как для управления этим общественным транспортом, так и для контроля его, – прокомментировал подписание соглашения заместитель генерального директора компании «Датапакс» Максим Исаев.

О деталях цифровых изменений в транспортной системе страны он рассказал в интервью «Комсомольской правде» (<https://www.kp.ru>):

– Если раньше отдельные цифровые сервисы создавались для решения конкретных задач, то сейчас подход существенно видоизменился. Инновации в области управления транспортом повышают всю цифровизацию общественного транспорта. Поэтому важно эти сервисы не создавать как отдельные какие-то разработки,

важно, чтобы они, наверное, укладывались в какую-то единую концепцию, транспортную стратегию, которая у нас есть, чтобы они друг друга дополняли, а не конкурировали. И тогда такие сервисы способны для пассажира предоставлять наиболее качественную услугу.

Для пассажира качество общественного транспорта измеряется вполне понятными критериями: регулярно приходит на остановочный пункт в соответствии с расписанием, управляется, контролируется. У пассажира появляются сервисы в виде мобильного приложения, где он может спланировать свою поездку. То есть он может посмотреть движение транспорта на карте онлайн, спланировать маршрут с учетом пересадок, да и оплатить проезд прямо из мобильного приложения (не нужно прикладывать карту к валидатору, искать наличные). Человек просто открывает приложение, которое понимает, в каком транспортном средстве находится пассажир, по какому маршруту следует, какова стоимость проезда. Пассажир в один клик оплачивает проезд, нажимая «Подтвердить свою оплату». Ну и дальше, конечно же, может оставить обратную связь о качестве работы общественного транспорта, на что-то пожаловаться или, наоборот, какие-то пожелания к улучшению. То есть это такой двусторонний канал связи транспорта с пассажиром, который позволяет пассажиру быть ближе к общественному транспорту.



# ЛЮДИ ОЦЕНЯТ CITYMAX 9



Ситимакс 9. Реклама.

## CITYMAX 9 — НИЗКОПОЛЬНЫЙ ГОРОДСКОЙ АВТОБУС

- Самая большая площадь низкого пола в своем классе — 10 м<sup>2</sup>
- Общая пассажировместимость — 77 человек
- Две широкие двустворчатые двери
- Возможность перевозки маломобильных пассажиров
- Система автоматического наклона кузова для комфортного входа и выхода
- Две просторные площадки для стоящих пассажиров
- Цифровая система информирования



**bus.ru**

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный

Дело  
В ДВИЖЕНИИ



# ЮГ РОССИИ: МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ

*2 ноября 2022 года в Сочи на автодроме «Формулы-1» состоялось выездное заседание Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации в рамках программы проведения Южного транспортного форума «Синхронизация процессов развития транспортного комплекса Юга России и новых территорий». Организатором мероприятий выступил Союз транспортников Кубани.*

Ключевая тема обсуждений – оценка развития транспорта и транспортной инфраструктуры Юга России, предложения по его развитию.

Открыла заседание, а также выступила модератором заседания председатель Общественного совета Минтранса России Татьяна Гороява. В своем выступлении она объявила основные вопросы заседания: развитие пассажирского транспорта, развитие объектов транспортной инфраструктуры и внедрение отечественных цифровых технологий в транспортный комплекс транспортной системы Юга России.

С приветственным словом к участникам заседания выступили Анатолий Вороновский, депутат Государственной Думы ФС РФ, член Комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, и Илья Зотов, член Общественной палаты РФ, заместитель председателя Общественного совета Минтранса России. Он отметил, что необходимо поддерживать транспортный комплекс Юга России, оказывать содействие в исправности работы транспортной системы южной части нашей страны, связать ее с другими регионами.





На форуме обсуждался комплекс вопросов, связанных с модернизацией и развитием транспортной доступности южных регионов, важность обеспечения и повышения безопасности транспортного обслуживания населения.

Заместитель генерального директора АНО «Дирекция международных транспортных коридоров» Сергей Сабуров рассказал о формировании дорожных карт по транспортно-логистическим коридорам в восточном, южном и северных направлениях для выполнения экспортно-импортных потоков.

С докладом на тему «Развитие транспортной инфраструктуры Юга России: экономика инноваций» выступил Алексей Кучмин – председатель Комиссии по вопросам развития транспортной инфраструктуры. Были предложены решения модернизации транспортной системы Юга России путем освещения объектов дорожной инфраструктуры.

Заместитель директора Департамента развития инфраструктуры Минтранса России Сергей Дунаев рассказал о планах по развитию ин-



фраструктуры на Юге России и на новых территориях. А директор Департамента специальных инфраструктурных проектов Минтранса России Кирилл Морозов сообщил о работе Минтранса в рамках реализации специального инфраструктурного проекта по восстановлению дорожной инфраструктуры на новых территориях, а также восстановлению портов, вокзалов и аэропортов.

О развитии автодорожной составляющей Юга России доложил Евгений Медведев – начальник отдела развития автомобильных дорог Де-

**Точки роста.** В 2021 году разработан проект транспортно-экономического баланса МТК «Север – Юг», порядка 68% грузооборота по Транскаспийскому маршруту будет приходиться на импортно-экспортные перевозки.

Первоначально прогнозные цифры грузопотоков по Транскаспийскому маршруту МТК «Север – Юг» составляли: в 2021 году – 3,3 млн тонн, в 2022 году – 3,7 млн тонн, в 2030 году – 4,1 млн тонн.

По факту в 2021 году грузопоток по этому коридору составил 2,9 млн тонн. В настоящее время общая загрузка по всем трем портам – Оля, Астрахань и Махачкала – составляет 36,7%, а без учета сырой нефти из Туркменистана и Казахстана, которая доставляется нефтетанкерами до порта Махачкала и далее идет по трубопроводу, – 17,1%.

Из-за отказа судоходных компаний, в том числе регулярных европейских контейнерных линий, от приема грузов в/из РФ, запрета на заход в европейские порты для судов под флагом РФ, а также запрета на въезд на территорию ЕС для российского грузового автомобильного транспорта произошли сжатие российского рынка импорта и экспорта грузов и переориентация грузопотоков на альтернативные направления.

По оценкам ДМТК, грузооборот по Транскаспийскому маршруту МТК в 2022 году не претерпит серьезных изменений. Прогноз на 2025 год – 3,5 млн тонн, на 2030 год – 3,9 млн тонн.



парламента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России. Он рассказал о развитии автодорог на юге страны, формировании нового коридора, который позволит обеспечить необходимую пропускную способность этого направления, что создаст благоприятные условия для Краснодарского края по транзиту автомобильного движения в направлении Крыма и новых территорий.

Президент Союза дорожников Кубани Александр Карпенко и заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края РФ Алексей Смаглюк высказались о состоянии дорожно-транспортной инфраструктуры и предложили идеи по ее развитию.

Эксперт Комиссии по вопросам цифровой и низкоуглеродной трансформации отрасли, ускоренному внедрению новых технологий Владимир Финько выступил с докладом на тему «Единая платформа для мониторинга, контроля, организации и управления региональными пассажирскими перевозками. Лучшие практики. Возможность применения на Юге».

В заседании также приняли участие представители Общественного совета Сергей Бурого, Вячеслав Керов и Светлана Титова.



В завершение мероприятия 1-й заместитель председателя Общественного совета при Министерстве транспорта РФ Борис Лоран подвел итоги заседания, отметив, что профессионалы транспортной отрасли знают проблемы, недостатки и преимущества своих регионов. Он подчеркнул, что Общественный совет в новом составе стал площадкой межотраслевого диалога между всеми видами транспорта.

Фото: <https://stk-kuban.ru>



# «ВОДИТЕЛЯ ГОДА» ВЫБРАЛИ В СОЧИ



*2 ноября на трассе «Сочи Автодром», где проходят королевские гонки «Формулы-1», прошел V, юбилейный конкурс водительского мастерства.*

Змейка, парковка, объезд и выезд – всю полосу препятствий, с которыми в повседневной жизни приходится встречаться на дороге, Марина Саушкина из Севастополя проходит мастерски. Стаж – больше 20 лет. На гоночной трассе не болиды, а пассажирские автобусы. Но напряжение от этого не меньше...

На трассе «Сочи Автодром» свое мастерство и профессионализм, от которого зависит безопасность пассажирских перевозок, жизнь и здоровье людей, показали водители автобу-

сов. Главная цель соревнований – повышение профессионального мастерства.

Для водительского состава этот конкурс всегда долгожданное событие. Соревнования проходят на автобусах в трех категориях: малом, среднем и большом классах. Лучшие из них определяются по итогам двух туров, включающих тестовое задание на знание ПДД и практический этап.

Каждый год конкурс расширяет географию участников: на этот раз соревновались более 70 водителей из различных регионов России. Количество гостей, посетивших мероприятие, составило более 300 человек. В этом году состязание проходило уже в пятый раз.

**По итогам конкурса призовые места заняли:**

- **в категории автобусов малого класса:**
  1. Колмыков Петр Иванович, ООО «Дизель авто», Ейск;
  2. Куриков Сейтметет Серверович, ООО «Старт», Анапа;
  3. Бардаков Александр Иванович, ООО «Пассажирсервис», Ейск;







• **в категории автобусов среднего класса:**

1. Степаненко Евгений Александрович, ООО «Старт» Анапа;
2. Бурнос Андрей Иванович, ООО «Дизель авто», Ейск;
3. Ярошевич Дмитрий Евгеньевич, ООО «Старт» Анапа;

• **в категории автобусов большого класса:**

1. Барабанов Олег Сергеевич, ООО «Новороссийская автоколонна», Новороссийск;
2. Дмитриев Алексей Петрович, ИП Артамонов Д. В., Хабаровск;
3. Саушкина Марина Анатольевна, ГУП «Сев-электроавтотранс».

«Мы видим, что из года в год качество общественного транспорта становится лучше и лучше. И мы как министерство транспорта в этом в первую очередь заинтересованы. Чтобы наши жители, гости получали лучший транспорт, которого они достойны. Самых лучших водителей, которые точно также мотивированы и сюда приехать, и работать, и жить на территории Краснодарского края», – подчеркнул заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края Алексей Смаглюк.

Фото: [stk-kuban.ru](http://stk-kuban.ru)





## НЕТ ОПРЕДЕЛЕНИЯ – НЕТ ПРОБЛЕМЫ?

*Одной из острых тем панельной дискуссии «Проблемы и перспективы совершенствования государственного регулирования междугородних автобусных перевозок и автовокзалов» на форуме UrbanTrans Mobility 1 декабря стала деятельность так называемого «серого» сектора рынка.*

Модератором мероприятия выступил Борис Лоран, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», 1-й заместитель председателя Общественного совета при Министерстве транспорта РФ.

Спикерами и докладчиками выступили представители профильных организаций транспортной отрасли, в частности профессор Нораир Блудян, директор Ассоциации «ТАМА», член Общественного совета при Министерстве транспорта РФ; Олег Старовойтов, президент Российского автотранспортного союза, член Общественного совета при Министерстве транспорта РФ; Алексей Сергеев, начальник Управления государственного автомобильного и дорожного надзора; Андрей Ли, директор направления бизнес-блока ВЭБ РФ;

Дмитрий Мороз, заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» Университета МАДИ.

Кроме того, в разговоре участвовали представители уполномоченных органов регионов в сфере транспорта, представители операторов рынка транспортного комплекса, представители вузов, институтов, общественных профессиональных объединений.

Предприятия автомобильного пассажирского транспорта сталкиваются сегодня с целым рядом проблем, и главная из них – нелегальные перевозчики. Они перетягивают на себя пассажиропоток, предлагая более конкурентную стоимость перевозки.

Делать ставку на сознательность пассажира в выборе перевозчика не стоит. Обязан-



ность государства – обеспечить население легальной, безопасной и качественной услугой перевозки.

Нелегальные перевозчики не выполняют обязательные требования по обеспечению безопасности пассажирских перевозок, экономят на техническом обслуживании транспортных средств, на запасных частях, на оплате работы водителей за счет нарушения режима труда и отдыха, отсутствия медицинских осмотров.

Кроме снижения безопасности перевозок, деятельность нелегальных перевозчиков ведет к сокращению объема налоговых поступлений в госбюджет. А это вопрос экономической безопасности страны. Между тем основным методом борьбы с «серыми» перевозчиками является лишь проведение рейдов по проверке требований законодательства.

Вопрос с нелегальными перевозчиками не может быть решен только административными, запретительными мерами и требует пересмотра подходов к организации всей системы автоперевозок с учетом перемен в обществе.

Лучший способ борьбы с нелегалами – поощрение и поддержка легальных перевозчиков, финансовое положение которых сейчас крайне сложное.

Необходимо выстроить клиентоориентированную модель работы, при которой пассажиру было бы выгоднее и удобнее пользоваться услугами автовокзалов и легальных перевозчиков. Кроме этого, необходимо широко внедрять сервисы дистанционного бронирования и продажи билетов онлайн, разрешить посадку пассажиров в удобном им месте, внедрять информационные продукты по планированию и подбору оптимальных межрегиональных маршрутов.

Работа сфокусирована на том, чтобы доля общественного транспорта росла. Согласно утвержденной в 2021 году Транспортной стратегии РФ до 2030 года, предполагается увеличение доли поездов

на общественном транспорте в городах с 54 до 69 % за счет повышения качества услуг пассажирских перевозок и их привлекательности.

Борьба с нелегальными перевозчиками – это системная работа органов власти всех уровней, которая должна быть направлена на принуждение соблюдения обязательных требований всеми участниками транспортного рынка. А для этого требуется прежде всего определиться с понятием «нелегальная перевозка пассажиров».

В процессе дискуссии обсуждался вопрос использования цифровых технологий контроля системы перевозок, а именно Единая федеральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок автомобильным транспортом, разработанная по поручению Президента РФ.

ЕФС МКПП – это обеспечение Минтранса РФ информацией о состоянии и ходе развития автотранспортной системы, ее безопасности и устойчивости, прогнозе спроса населения на автотранспортные услуги.

Согласно концепции ее создания, утвержденной 08 апреля 2020г., целью программы было снижение доли нелегальных перевозчиков. Внедрение предполагается осуществить в отношении регулярных перевозок, а также в отношении межрегиональных перевозок по заказу и перевозок лиц для собственных нужд с помощью формирования единых идентификаторов – уникальных цифровых кодов. ЕФС МКПП должна обеспечить мониторинг и контроль как пассажиров, так и транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов. Согласно концепции предполагается комплексный подход, заключающийся в синхронном процессе гармонизации законодательства для различных видов транспорта и внедрение технологического решения.

На сегодняшний день технологическое решение создано, а законодательство, регулирующее деятельность перевозок некоммерческим фрахтом, отсутствует.



# ЦИФРОВАЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

30 ноября в рамках форума *UrbanTrans Mobility 2022* состоялось заседание Комиссии по вопросам цифровой мультимодальной пассажирской мобильности Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации.



Модератором выступил председатель Комиссии, директор Ассоциации «ТАМА», доктор технических наук, профессор Н.О. Блудян, сомодератором – заместителем председателя Комиссии Б.О. Лоран.



В заседании приняли участие члены и эксперты Комиссии. Спикером и докладчиком выступил член Комиссии Заведующий лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования РАН К.В. Яников с докладом «Цифровая мультимодальная мобильность глазами пассажира».



Заместитель руководителя ГКУ г. Москвы «ЦОДД» по развитию и совершенствованию велосипедного и пешеходного пространства, эксперт Комиссии М.И. Колгаев рассказал о построении суперприложений в условиях необходимости интеграции внешних сервисов.



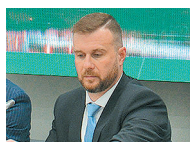
Генеральный директор ООО «Группа Мовиста», эксперт Комиссии А.А. Советников остановился на проблемах и решениях для мультимодальной мобильности.



Руководитель направления «Транспорт» Фонда развития городов (группа «ВЭБ.РФ»), приглашенный эксперт Д.В. Ямпольский раскрыл проблему информационной составляющей для комплексной реформы городского общественного транспорта.



Заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ, эксперт Д.Г. Мороз остановился на проблеме формирования образовательной модели в рамках нового профессионального стандарта «Работник по развитию агломерационной транспортной мобильности».



Советник министра транспорта Тверской области, эксперт Комиссии И.Е. Нестоленко рассказал о ходе проекта цифровой мультимодальной пассажирской мобильности Тверской области.

## По результатам заседания Комиссия приняла следующие решения:

1. Считать одним из важнейших направлений развития транспортной системы России ускоренный переход на мультимодальные пассажирские цифровые сервисы мобильности в агломерациях.
2. Считать целесообразным рекомендовать Минтрансу России от имени Общественного совета при Минтрансе России:
  - 2.1. введение процедуры обязательной сертификации разрабатываемых IT-продуктов (мобильных приложений и сервисов), предназначенных для организации пассажирских сервисов;
  - 2.2. введение обязательной процедуры экспертизы проектов нормативных правовых актов, принимаемых Министерством транспорта России, на соответствие общим концепциям цифровизации экономики и транспорта;
  - 2.3. ускорение работ по гармонизации и синхронизации регулирования деятельности различных видов транспорта, в т. ч. в рамках мультимодальных транспортных технологий и единых подходов к цифровизации перевозок.
3. Считать безопасность пассажиров главным критерием при оценке и сертификации IT-продуктов (мобильных сервисов и приложений) по организации перевозок пассажиров.

# СЕНАТОРЫ ВЗЯЛИСЬ ЗА «НЕЛЕГАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ»

*В декабре Совет Федерации внес в Правительство РФ предложение о конфискации транспорта у нелегальных перевозчиков. Существующие меры административного наказания не являются серьезным препятствием для нелегальных перевозок пассажиров, отмечают сенаторы.*

Российские сенаторы направили в Правительство РФ предложение об ужесточении ответственности за организацию и осуществление нелегальных перевозок пассажиров, утвержденное профильным комитетом Совфеда по экономической политике. Документ также предлагает Минтрансу законодательно дать определение понятиям «нелегальная перевозка пассажиров» и «регулярная перевозка пассажиров и багажа».

В качестве одной из мер в отношении нелегальных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом предлагается конфискация машины, поскольку автомобили «являются орудием совершения административных правонарушений».

Министерству транспорта также рекомендуется обсудить меры по решению проблемы злоупотребления автовокзалами (автостанциями) правами в части несвоевременного перечисления средств, полученных от продажи билетов пассажирам. Для этого предполагается внести в закон «О деятельности по приему платежей физлиц, осуществляемой платежными агентами» изменения, включив в состав платежных агентов автовокзалы (автостанции) и лиц, осуществляющих продажу билетов пассажирам, говорится в документе.

Сенаторы также предлагают внести изменения в отраслевое законодательство, предусмотрев обязанность владельцев объектов транспортной инфраструктуры иметь специальный счет для работы с перевозчиками, запретить направлять денежные средства от продажи билетов пассажирам (кроме своего вознаграждения) на иные расходы. За задержку перечисления выручки предлагается ввести санкции (неустойку).



Кроме того, ведомству рекомендуется продлить срок действия карт водителей, необходимых для использования в тахографах (контрольных устройствах, устанавливаемых на борту транспортных средств и предназначенных для регистрации скорости движения транспортного средства, режима труда, отдыха водителей и членов экипажа), с трех до пяти лет. Сенаторы предлагают продлить срок действия средств криптографической защиты информации (СКЗИ), которые являются основными комплектующими тахографов, на тот же срок.

Парламентарии также рекомендуют правительству рассмотреть вопрос о приостановлении действия постановления в части установки тахографов на транспортные средства категорий М2 и М3 (транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения), осуществляющие регулярные перевозки пассажиров в пригородном и междугороднем сообщении, если расстояние между начальными и конечными остановочными пунктами не превышает 50 километров.

*По материалам из открытых источников*





# УНИВЕРСИТЕТСКАЯ НАУКА ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

*С 29 ноября по 1 декабря на площадке выставки ВВ Экспо 2022 проходил Московский Международный транспортный форум UrbanTrans Mobility 2022.*

Международная выставка ВВ Экспо проходит раз в два года. Это самая крупная специализированная выставка пассажирского подвижного состава автомобильного транспорта в России. На выставке свою продукцию и услуги продемонстрировали более 35 крупнейших компаний из России, Белоруссии и Китая, деловую программу посетили более четырех тысяч специалистов автотранспортной отрасли.

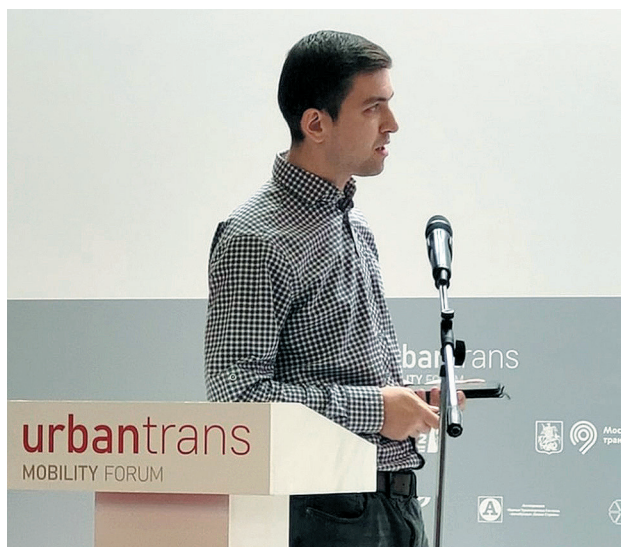
Деловая программа выставки включала Московский Международный транспортный форум Urban Trans Mobility (ММТФ), который был организован Ассоциацией «ТАМА» с участием преподавателей и студентов МАДИ.

Участники форума обсудили вопросы, касающиеся развития транспортной инфраструктуры, повышения качества грузовых и пассажирских перевозок, обеспечения безопасности на транспорте. Значительное внимание было уделено преодолению препятствий, связанных с санкционным давлением, содействию импортозамещению и технологическому суверенитету российского транспорта.



В рамках форума состоялся университетский конгресс, который включал в себя директорский час «Свободная дискуссия представителей вузов с лидерами отрасли», а также панельную сессию «Университетская наука транспортной отрасли».

Модератором обеих частей мероприятия выступил Норайр Оганесович Блудян, профессор, доктор технических наук, директор ассо-



циации «Транспортная ассоциация Московской агломерации», член Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации.

Участниками конгресса стали представители ГУП «Мосгортранс», АО «Трансмашхолдинг», ГБУ «МосТрансПроект», АО «Центральная ППК» и другие.

Со стороны академического сообщества в мероприятии приняли участие профессорско-преподавательский состав, аспиранты и студенты Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), Российского университета транспорта РУТ (МИИТ), Московского политехнического университета (Московский Политех), МГТУ им. Н.Э. Баумана, Высшей школы экономики (ВШЭ), Государственного университета управления (ГУУ), Российской академии народного хозяйства и государственной службы (РАНХиГС) и других вузов.



Панельная сессия «Университетская наука транспортной отрасли» прошла в виде конкурса проектных работ учащихся вузов по проблемам развития пассажирской мультимодальной цифровой мобильности и была организована при поддержке базовой кафедры МАДИ «Городской пассажирский транспорт» на базе ГУП «Мосгортранс».

На сессии было заслушано более 20 докладов студентов на самые разные темы – от повышения доступности ночных пассажирских перевозок до оптимизации использования парковочных мест и разработки интерактивных транспортных приложений.

В мероприятии приняли участие более 100 студентов. Для оценки работ была организована конкурсная комиссия из числа руководителей транспортных компаний. Ее работу возглавил первый заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Борис Ткачук. В конкурсную комиссию вошел также Борис Лоран – президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», первый заместитель председателя Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации.

В результате жюри присудило 1-е и 2-е место студентам кафедры «Автомобильные перевозки» ФГБОУ ВО «МАДИ», соответственно, Георгию Попову и Ивану Асманову, а 3-е место занял студент РУТ (МИИТ) Егор Роменко.





## УЛУЧШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗА СЧЕТ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА И ИННОВАЦИЙ

*Компания «АИР Магистраль» с 2009 года занимается разработкой и внедрением инновационных продуктов для дорожной безопасности. В нашем портфолио уже более 100 наименований устройств, ежедневно спасающих тысячи жизней на дорогах страны.*

«АИР Магистраль» одной из первых стала внедрять на улицах города проекционные зебры. Использование такой продукции позволяет обеспечить безопасность на самых уязвимых участках дорог, то есть на пешеходных переходах. Этим устройствам не страшны любые погодные условия и времена суток. Опять же, установка таких проекторов не требует дорогостоящих работ по углублению фундамента и задействованию большого количества рабочей силы. К подобным решениям можно отнести дублирующие сигналы светофора, которые видны за сотни метров и позволяют водителям правильно и вовремя реагировать на дорожную обстановку; знаки с внутренней подсветкой, обеспечивающие хорошую видимость и автономную работу; светодиодные катафоты в асфальт, которые позволяют

водителям ориентироваться даже в самых плохо освещенных местах. Все эти устройства изначально ориентированы на экономическую целесообразность без потери эффективности.

Наша компания также одной из первых стала практиковать так называемый комплексный подход к организации дорожного движения: специалисты «АИР Магистраль» составляют подробный и обширный план обустройства любого дорожного объекта, будь то установка светофора или организация мест дорожных работ. В своей работе мы учитываем любые детали – от погодных и климатических условий до мнения жителей и количества трафика.

В 2020 году такой комплексный подход мы применили на реконструкции трассы М-2 «Крым», где принимали участие в капитальном ремонте подь-



езда к городу Серпухов. Наши бригады содержали все технические средства на период капремонта, устанавливали выгородку для проведения дорожных работ, где была задействована наша продукция – от водоналивных блоков до делинаторов и специальных табло скорости. Именно комплексный подход позволяет на подобных проектах увеличить среднюю скорость потока, снизить вероятность ДТП и минимизировать последствия. Все это достигается благодаря грамотному и заблаговременному информированию участников движения, а также использованию композитных материалов, различных видов ограждений, высокому качеству продукции и, конечно, круглосуточному мониторингу и содержанию. В 2018 году «АИР Магистраль» также принимала участие в строительстве подъездной дороги к Крымскому мосту. Там мы использовали наши реверсивные светофоры и дорожные столбики «КОМПО-2», которые специально были изготовлены для скоростных трасс и дополнены специальным удерживающим устройством, выдерживающим наезды любого транспорта. В 2022 году компанией «АИР Магистраль» был заключен контракт с ГКУ Республики Крым «Служба автомобильных дорог Республики Крым» на выполнение работ по приведению в соответствие новым национальным стандартам пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения. Всего в рамках проекта было обустроено 106 объектов, как регулируемых переходов, так и нерегулируемых. Важно отметить, что вся наша продукция, установленная в рамках проекта, была изготовлена на нашем производстве в Москве. В работах на объектах мы задействовали как раз те самые решения, о которых говорили чуть выше: проекторы «КОМПО», позволяющие проецировать на асфальт любое изображение – от зебры до дорожного знака. В проекте также были использованы наши знаки с внутренней светодиодной подсветкой: во-первых, они ультратонкие; во-вторых, использование специальных светодиодов повы-



шенной яркости позволяет обеспечить видимость знаков за несколько сотен метров, что особенно важно при наступлении темного времени суток. Еще одно решение, которое доказало неоспоримую эффективность, – это специальные светодиодные маячки в асфальт. Простой в исполнении продукт предназначен для обозначения полос движения на опасных участках дорог, а также для разделения транспортных потоков по направлениям на трассах с интенсивным движением. Маячки начинают работать с наступлением темного времени суток, когда условия видимости ухудшаются. Своими световыми сигналами они четко разграничивают полосы движения, что особенно актуально на опасных участках дороги. Мы добавили в корпус фотоэлементы: благодаря этому в течение дня в аккумуляторе накапливается электрическая энергия, которая с наступлением сумерек передается светодиодам. На выходе получаем автономное устройство, которое максимально обеспечивает безопасность на крутых спусках дорог и в целом на тех участках, где не хватает освещения. «АИР Магистраль» уверена, что универсальность, устойчивость, многофункциональность и обоснованная цена инновационных решений помогает делать дороги по-настоящему безопасными.





# ТЕХНОЛОГИИ ДОСМОТРА, КОТОРЫЕ РАБОТАЮТ



Алексей Шаблия, технический директор группы компаний «ЮПХ»

**Действительно эффективные технологии обнаружения взрывчатых веществ при досмотре пассажиров, багажа и грузов сегодня массово применяются только в некоторых аэропортах и только на предполетном досмотре. Группа компаний «ЮПХ» сегодня готова предложить целый набор технических средств и методов выявления и распознавания взрывчатых и других опасных веществ, применимых на любых объектах транспортной инфраструктуры и массового скопления людей.**

На предполетном досмотре в аэропортах личные вещи и багаж протирают специальной одноразовой салфеткой и помещают в анализатор следов взрывчатых веществ. Только эта процедура по-настоящему эффективна и применяется уже десятки лет по всему миру. Но распространить её на досмотр на входных группах в тех же аэропортах или тем более на железнодорожных вокзалах или в метрополитенах представляется невозможным. Тому есть как минимум две причины: слишком высокая стоимость и слишком низкая скорость анализа. Достать новую одноразовую салфетку, протереть ею объект досмотра, донести её до анализатора, вставить в специальное отверстие, дождаться результата анализа, утилизировать салфетку – все это вместе занимает до 30 секунд и более. Даже с учетом сравнительно высокой квалификации сотрудников служб авиационной безопасности. При этом стоимость одной такой салфетки может составлять и 30, и 50, и даже 100 рублей, в зависимости от модели анализатора и аппетитов поставщика.

Проблема стоимости впервые на рынке обнаружителей взрывчатых веществ была решена в нашем ионно-дрейфовом детекторе «Кербер» и в его современной модификации «Кербер-Т», где вместо специальных салфеток используется обычная алюминиевая фольга. Нашему примеру потом последовали и другие производители подобного оборудования. Но проблему скорости это не решает.

Поэтому повсеместно, где применяются обнаружители взрывчатых веществ на массовом досмотре, их используют только в режиме поиска паров ВВ, «обнюхивая» ими объекты досмотра. Вне зависимости от используемой модели обнаружителя, это работает в отношении поиска очень небольшого перечня веществ – куда более узкого, чем требуется обнаруживать. Даже «Кербер-Т», единственный обнаружитель взрывчатых и отравляющих веществ, способный мгновенно переключаться между режимами поиска паров и следов, на практике используют почти исключительно для обнюхивания.

При решении задачи поиска взрывчатых веществ по-прежнему эффективен и результативен в реальных условиях только поиск следов. Но на объектах с большим пассажиропотоком может прижиться только такая технология, которая:

- Не требует одноразовых расходных материалов вообще, даже очень дешевых, потому что это просто слишком долго.
- Сохраняет свою эффективность и скорость вне зависимости от квалификации сотрудников на досмотре, то есть максимально освобождена от влияния человеческого фактора.

Одна из таких технологий реализована в наших автоматических детекторах взрывчатых и наркотических веществ серии «Кербер-СТ». Более 5 лет они успешно применяются на режимных объектах госкорпорации «Росатом», обеспечивая массовый персонифицированный досмотр физических лиц на наличие следов взрывчатых веществ. Время досмотра не превышает 5 секунд, при этом не требуется ни расходных материалов, ни какого-либо вмешательства персонала – вся процедура не подразумевает участия никого, кроме досматриваемого лица.

С 2019 года детекторы «Кербер-СТ» выходят на гражданский рынок. Так, встраиваемый обнаружитель взрывчатых веществ и опасных химических агентов «Кербер-СТ2» в составе интегрированного досмотро-



вого комплекса IntelliMax TRIO в 2021 году прошел сертификацию на соответствие требованиям к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности. Комплекс испытывался и доказал свою эффективность в Московском метрополитене, аэропортах Пулково, Симферополь, на ряде других объектов транспорта и культуры.

Между тем детекторы «Кербер-СТ» при всех своих достоинствах обеспечивают досмотр только физических лиц. Для обнаружения следов взрывчатых веществ на личных вещах, багаже и грузах требуется другой подход, поиски которого увенчались успехом только совсем недавно.

Мы полностью переосмыслили технологию обнаружения взрывчатых веществ, сделав по-настоящему эффективное и исключительно простое в эксплуатации устройство. И это устройство вошло в состав нашего самого совершенного на сегодняшний день газосигнализатора «Сегмент».

Автоматический газосигнализатор «Сегмент», разработанный для выявления химических угроз, уже зарекомендовал себя как исключительно надежный и мощный инструмент обнаружения и распознавания опасных веществ. Целая система этих датчиков в течение полугода в непрерывном круглосуточном режиме испытывалась в Московском метрополитене в 2020 году. Датчики «Сегмент» уже используются для обеспечения безопасности важнейших объектов охраны России.

Теперь мы дополнили «Сегмент» простым и дешевым досмотровым устройством – рецептором, которым нужно прикоснуться или протереть объект досмотра. После этого рецептор помещается в специальный слот на корпусе газосигнализатора – и в течение пары секунд готов результат. После автоматической очистки рецептор снова абсолютно чист и готов к новому измерению. Конечно же, это похоже на практику служб авиационной безопасности, только в сотни раз дешевле и в десятки раз быстрее вне зависимости от квалификации оператора. И это делает эту технологию действительно массово применимой повсеместно, включая самые загруженные станции Московского метрополитена в часы пик.

В руках сотрудника на посту досмотра вместо хрупкого, увесистого и дорогостоящего газоанализатора – компактное приспособление размером и весом с электробритву. Таких рецепторов одновременно с одним «Сегментом» может использоваться несколько, что в разы увеличивает

среднюю скорость досмотра. Человеческий фактор при этом сведен к абсолютному минимуму – «Сегмент» по-прежнему не содержит никаких органов управления, и на качество досмотра квалификация сотрудника никак не влияет.



«Сегмент» поставляется как в виде отдельного устройства для настольного или настенного размещения (в том числе во всепогодном исполнении), так и в составе станции контроля химических и биологических угроз «Сегмент-Гамма», совмещающей в себе функции непрерывного мониторинга окружающего воздуха на наличие опасных химических и биологических агентов и выявления взрывчатых веществ при досмотре. Технологии досмотра, реализуемые устройствами серий «Кербер-СТ» и «Сегмент», действительно работают в условиях массового досмотра. И на этом следует закончить их сравнение с существующими сейчас практиками применения обнаружителей взрывчатых веществ.

Группа компаний «ЮПХ» подписала в ноябре соглашение с Ассоциацией «Развитие автовокзалов страны». Благодаря прямому контакту с отраслью производитель специализированного оборудования понимает всю сложность финансового положения автовокзалов и идет по договоренности с Ассоциацией «РАВС» на беспрецедентные скидки, близкие практически к себестоимости, для того чтобы автовокзалы могли приобрести оборудование, которое необходимо для обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры. Также производитель ведет переговоры с лизинговыми компаниями для еще большей доступности оборудования.

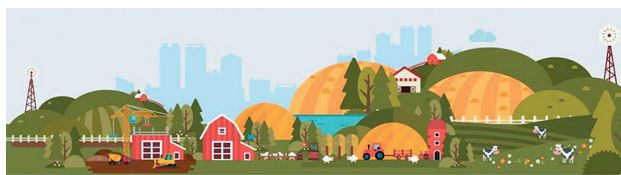
**ГРУППА КОМПАНИЙ «ЮПХ»**  
117638, г. Москва,  
Варшавское шоссе, д. 56, стр. 2  
Тел./факс:  
+7 (499) 613-11-77, 313-31-55, 317-31-66  
E-mail: [info@analizator.ru](mailto:info@analizator.ru)  
[www.analizator.ru](http://www.analizator.ru)



# В ГОРОДАХ И СЕЛАХ: КАК РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ СТАРЕЮЩИХ АВТОПАРКОВ В ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ?

За последние несколько месяцев в России и странах СНГ участились случаи задержек поставок новых автобусов – чаще всего причиной проблем с производством, которые испытывают отечественные производители техники, называют нарушение логистических цепочек. Начавшиеся еще в 2020 году перебои в поставках полупроводников вкупе с приостановкой работы многих зарубежных компаний на территории России привели к увеличению сроков ожидания новых транспортных единиц. Но еще более остро стоит проблема отсутствия программ, которые позволили бы модернизировать транспортные парки в малых населенных пунктах и сельской местности.

Яркий пример – Санкт-Петербург, власти которого в этом году обновляют городской общественный транспорт. Из-за задержек поставок новых автобусов планы приходится корректировать: в частности, было объявлено о том, что «на 88 маршрутах будут временно работать 378 автобусов большого и среднего класса 2015–2020 годов выпуска». Действительно, это может стать проблемой в городах, где автобусы должны списывать после семи лет эксплуатации, – местным властям пришлось в срочном порядке заключать дополнительные контракты на продолжение использования и обслуживания машин 2015 года выпуска еще на несколько месяцев.



Государственная программа Российской Федерации  
**«КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ»**  
Постановление Правительства  
от 31 мая 2019 года № 696  
Объем финансирования на период с 2020–2025 года  
**2,3** трлн. рублей

А что же тогда происходит с транспортом в сельской местности, где новые автобусы и раньше были редкостью? Ведь если в больших городах подвижной состав преимущественно новый, а средний возраст автобуса в стране (всего их порядка 400 тыс. на данный момент) составляет 15 лет – это значит, что «пожилых» экземпляров, которые продолжают работу в провинции, вдали от столиц и областных центров, все еще слишком много.

В 2020 году была принята программа «Комплексное развитие сельских территорий», рассчитанная на срок до 2025 года: планируемые затраты на нее составляют без малого 2,3 трлн рублей, но по большей части эти средства будут потрачены на жилищное строительство – увы, в рамках проекта на решение транспортных вопросов из них выделяется только 90 млрд. Причем и эти деньги фактически пойдут на строительство и ремонт дорог, в то время как закупка пассажирской техники упоминается лишь в контексте использования в будущем на сельских направлениях транспорта на альтернативных видах топлива без какой-либо конкретики.

Еще одна инициатива – «Комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях», предполагающая выделение 5,3 трлн рублей до 2030 года. Она затрагивала больше 100 городских объединений, в которых планировалось обновление до 75% парков подвижного состава и инфраструктуры для него. Однако пока работ по этой программе не наблюдается, как и денег в бюджете на ее реализацию. Опять же, формулировка программы довольно размытая, к тому же обновление парков в крупных городах фактически сулит постепенную замену транспорта за их пределами, в том числе и на списанные семилетние экземпляры из Москвы и того же Санкт-Петербурга.



Впрочем, еще есть надежда на национальный проект «Безопасные качественные дороги», в который включена программа развития общественного транспорта, хотя она тоже, судя по всему, направлена на проведение работ в городских агломерациях. По плану к концу 2030 года «доля транспортных средств в городских агломерациях (автобусы, трамваи, троллейбусы, пригородный железнодорожный подвижной состав), обновленных в рамках федерального проекта и имеющих срок эксплуатации не старше нормативного», будет увеличена с прошлогоднего 1% до 30%. Однако это не решает проблему в корне.

То есть трудности с транспортом за пределами городских агломераций, где крайне редко встречаются экзотичные трамваи и троллейбусы, вероятно, останутся. В России еще около тысячи малых городов, а обитаемых сел, поселков и деревень и вовсе больше 130 тыс. – суммарно в этих населенных пунктах проживают больше 40 млн человек. В условиях банального отсутствия необходимой инфра-



структуры проблему с перевозками могут решить только автобусы.

Межрегиональные перевозки пока тоже фактически остаются вне поля зрения государственных органов. Одна из ключевых проблем – практически полное отсутствие их регламентирования, которое усугубляется большими расстояниями вне городов, невысоким качеством дорожного покрытия, огромными интервалами движения и меньшим числом перевозимых пассажиров. По этим причинам в окрестностях крупных районных центров в лучшем случае работают пара транспортников, в то время как в городах счет перевозчиков разного калибра идет на десятки.

Словом, комплексную проблему обновления старого парка автобусов едва ли получится устранить одним махом: деньги, выделенные на покупку новых трамваев в крупных городах, плывут мимо живущих за их пределами граждан, для которых транспортный вопрос стоит куда более остро. Но, увы, такой государственной программы для малых городов и сел по-прежнему нет. И до тех пор, пока она не будет составлена и принята, предпосылок к улучшению ситуации тоже не так много: местные перевозчики, пользуясь недостаточным вниманием со стороны государства, будут продолжать покупать списанную городскую технику, стараясь поддерживать в ней жизнь как можно дольше.

Получается, надо проработать соответствующую государственную инициативу, которая будет учитывать потребности сельских транспортников: вместе с приведением в порядок дорожной сети и прилегающей инфраструк-





## Отрасль и власть

туры (хотя бы остановок) нужно выделить средства на закупку современных недорогих, но при этом надежных и комфортных для пассажиров отечественных автобусов, которые смогут заменить устаревшие машины из местных парков.

При этом новые автобусы должны соответствовать федеральной программе «Доступная среда». Так, оптимальным решением может стать автобус среднего класса CITYMAX 9, который создали на Павловском автобусном заводе. Это отечественная модель, не имеющая аналогов в своем сегменте. Автобус подходит для крупных и небольших городов. Он отличается самой большой площадью низкого пола в своем классе. Низкий уровень входа, просторная накопительная площадка с поясничными упорами, специально оборудованные места для инвалидных колясок, электрическая аппарель и система «книлинг», позволяющая понижать высоту пола на остановках, создают доступную городскую среду для маломобильных пассажиров.

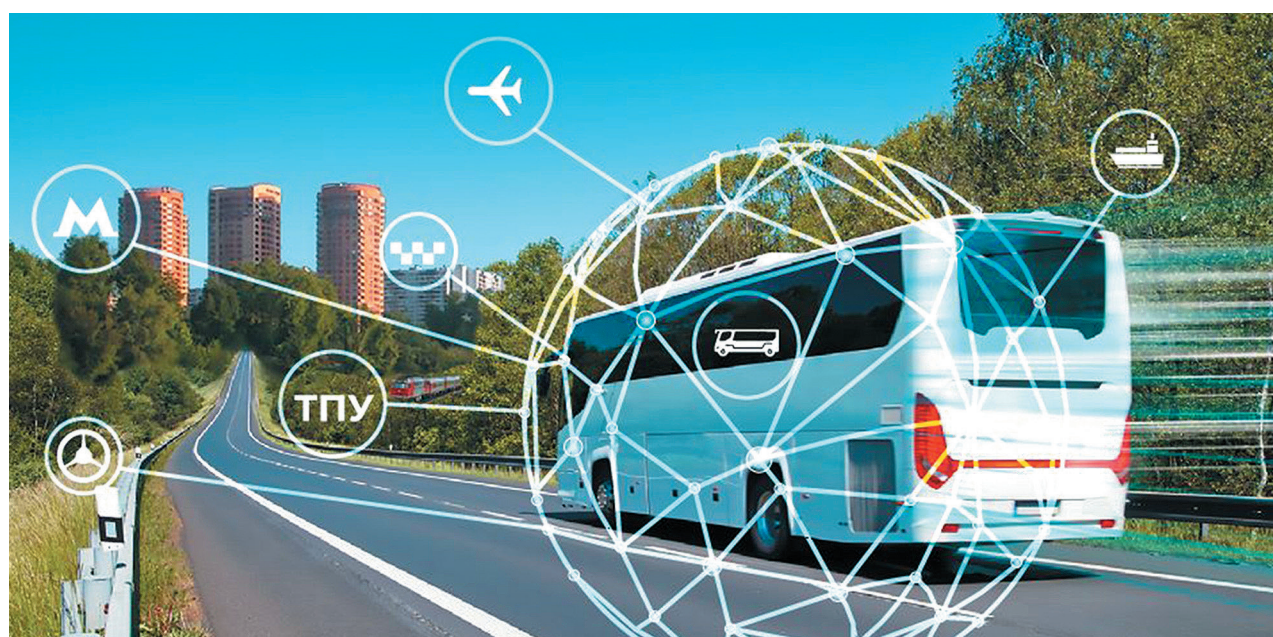
Ну а для сельской местности с меньшим пассажиропотоком подойдет еще автобус малого класса «Газель City», который вмещает 22 человека при 14 сиденьях: он тоже может похвастаться просторным, светлым и удобным салоном с низким полом в пределах колесной базы, а также широким дверным проемом (1100 мм).



Обе модели были разработаны с учетом особенностей эксплуатации на российских дорогах, а высокий процент локализации этих машин снижает зависимость от поставки иностранных комплектующих – сегодня это как никогда актуально. А это, в свою очередь, означает, что и с обслуживанием новых машин в городских и сельских автобусных парках никаких проблем быть не должно.

Возможно, вскоре мы увидим за пределами больших городов по-настоящему новые автобусы вместо стареющих экземпляров, списанных из областных центров, – осталось только подтянуть нормативную базу и составить четкий план для обновления транспорта в малых городах и селах. К счастью, доступной, современной и надежной техники в арсенале отечественных производителей сейчас хватает.

*Борис Лоран*





# ГОРОД ЭТО Я

## Соболь NN



от 2 695 000 руб.<sup>1</sup>  
Подписка на автомобиль<sup>2</sup>

Реклама:

### МАКСИМАЛЬНАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ

- Кнопка «Start / Stop»
- Датчик дождя и света
- Подрессоренное сиденье водителя
- Кондиционер
- 9" мультимедийная система с навигацией
- Зимний пакет: предпусковой подогреватель, подогрев лобового стекла, боковых зеркал и сидений.

### ВЫГОДНЫЕ СЕРВИСЫ

- Программа Test-Truck сроком до 14 дней
- Подписка на автомобиль, включая ТО, страховку, налоги
- Фирменный лизинг от 30 000 Р / мес.<sup>3</sup>
- Телематические сервисы без абонентской платы на 3 года
- Программа Assistance — 3 года бесплатной поддержки на дороге.



**azgaz.ru**  
8-800-700-0-747  
звонок по России бесплатный

Дело  
В ДВИЖЕНИИ



<sup>1</sup>Указанная цена актуальна при покупке нового автомобиля ГАЗ А3хS12 в базовой комплектации 2022 г. производства. Предложение ограничено и актуально до 31.01.2023. Подробности узнавайте на сайте [azgaz.ru](http://azgaz.ru) и в отделах продаж официальных дилеров ГАЗ.

<sup>2</sup>Подписка это передача автомобиля Соболь NN в долгосрочную аренду, с включением в единый ежемесячный платеж по аренде перечня дополнительных услуг по эксплуатации автомобиля: налоги, страхование, техническое обслуживание, шинный сервис, но не ограничиваясь. По завершению периода аренды Клиент возвращает автомобиль арендодателю. Максимальный срок аренды 36 месяцев, также программа предполагает обеспечительный платеж от Клиента, который возвращается по истечению срока аренды. Компания партнер, предоставляющая услуги по программе «Подписка» ООО «Управление корпоративным автопарком» ОГРН 5137746118252. Программа «Подписка» действует в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Самаре, Воронеже, Екатеринбурге, Казани и Красноярске. Программа действует до 31.03.2023 г. или до исчерпания бюджета на ее проведение. Количество автомобилей ограничено. Подробности о программе необходимо уточнять в Дилерских центрах «ГАЗ». Представленная информация не является публичной офертой.

<sup>3</sup>Указанный размер ежемесячного платежа по лизингу Клиента складывается за счет предоставления на автомобиль Соболь NN специальной стоимости в рамках действия фирменных лизинговых программ ГАЗ. Основные параметры лизинга: ставка финансирования 15% годовых, срок лизинга 60 мес. первоначальный взнос 49%, график платежей равный. Лизинговая компания-партнер: ООО «Элемент Лизинг» ОГРН 1047796985631. Обязательно страхование КАСКО от рисков хищения (угон), утраты (гибели). Страхование осуществляется по тарифам страховой компании, выбранной клиентом самостоятельно. Требования, предъявляемые к заемщику, определяются лизинговой компанией-партнером. Количество автомобилей ограничено. Предложение действительно до 31.03.2023 г. либо до исчерпания бюджета на проведение программы. Подробности уточняйте в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой.



# АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И СПОСОБЫ ИХ РЕШЕНИЯ

*19 октября в Москве состоялась конференция, организованная Российским автотранспортным союзом на тему «Правовое регулирование и актуальные проблемы на автомобильном транспорте в современных условиях».*

В конференции приняли участие: председатель комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Евгений Москвичев, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Сергей Семенов, начальник Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России Алексей Сергеев, генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул, руководители союзов, ассоциаций, некоммерческих партнерств, автотранспортных предприятий и автовокзалов (члены Российского автотранспортного союза) и другие заинтересованные лица – всего более 100 человек.

Открыл конференцию РАС президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов, который поблагодарил присутствующих за участие в мероприятиях Союза и представил программу, состоящую из пленарного заседания и двух круглых столов по пассажирским и грузовым перевозкам, на которых были подняты проблемные вопросы в сфере работы автомобильного транспорта и рассмотрены пути их решения.

Евгений Москвичев в своем выступлении остановился на решении проблемных вопросов в работе грузового автомобильного транспорта, для чего необходимо однозначно переходить на лицензирование этого вида деятельности; на таксомоторных перевозках пассажиров, для чего необходимо принять федеральный закон «О такси» (проект подготовлен), который должен работать на комфорт и прежде всего



*Евгений  
Москвичев*

на безопасность перевозки пассажиров; на вопросе увеличения оплаты проезда по платным дорогам, для чего необходимо провести анализ уже существующих в этой области нормативно-правовых документов и принять соответствующие поправки с учетом платежеспособности физических и юридических лиц.

Также он подробно ответил на вопросы в части прохождения телемедицинского осмотра, по брутто-контрактам в сфере пассажирских перевозок, по принятию мер к нелегальным перевозчикам, по перераспределению функций внутри субъектов Российской Федерации в части возмещения автотранспортным предприятиям затрат, связанных с перевозкой пассажиров, внутри муниципального образования, по вопросу низкой укомплектованности водителями.

Николай Асаул отметил, что возглавляемая им организация более 19 лет является членом Российского автотранспортного союза. Он поделился опытом работы ГУП «Мосгортранс» в части решения проблемных вопросов по перевозке пассажиров, как внутри города Москвы, так и за ее пределами. Отдельно остановился



*Николай  
Асаул*

на внедрении на маршрутной сети города Москвы электробусов, парк которых составляет 1022 единицы, и на решении вопросов в части поддержания коэффициента технической готовности транспорта организации, предупреждения дорожно-транспортных происшествий, соблюдения водителями режима труда и отдыха.

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» ответил на вопросы участников конференции в части внедрения его организацией Распоряжения Минтранса России от 31 января 2017 года № НА-19-Р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Сергей Семенов в своем выступлении сделал акцент на обновлении подвижного состава для пассажирских перевозок в рамках национального проекта БКД и реформировании международных грузовых перевозок в условиях санкционного давления. Решение вопроса в части финансирования автомобильной отрасли по-прежнему остается приоритетным.

Алексей Сергеев уделил внимание практике и методам борьбы с нелегальными перевозчиками пассажиров.

Продолжением конференции стал круглый стол по пассажирским перевозкам. Заседание открыл Олег Старовойтов, который кратко остановился на проблемах в области пассажирского автомобильного транспорта. Затем были заслушаны результаты работы рабочей группы в сфере автомобильного транспорта при подкомиссии по совершенствованию контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов исполнительной власти при Правитель-



*Алексей  
Сергеев*

ственной комиссии по проведению административной реформы (регуляторная гильотина).

Советник президента Российского автотранспортного союза Сергей Карачун довел до участников круглого стола предложения Российского автотранспортного союза по усилению ответственности за незаконную деятельность в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и вопрос по практике применения установленного порядка определения НМЦК в соответствии с приказом № 351 от 20 октября 2021 года Минтранса России, по которому у руководителей автотранспортных предприятий имеется много вопросов в его реализации.

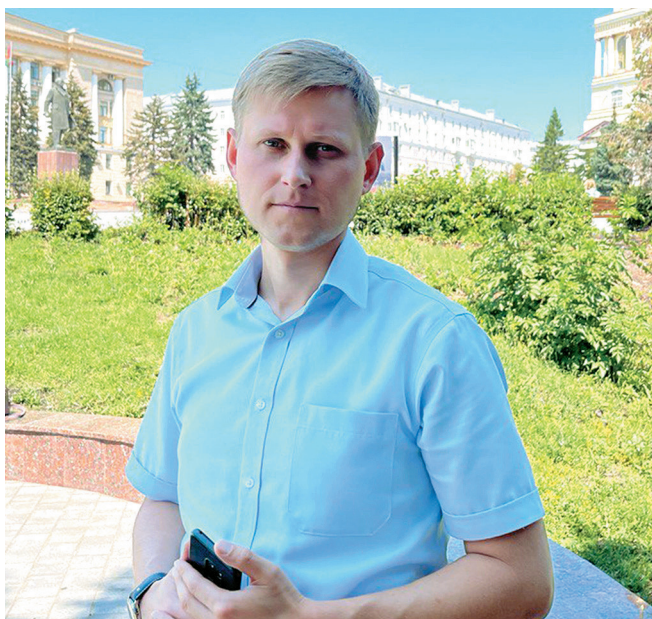
Далее были представлены доклады по основным показателям аварийности на транспорте и о роли ОСАГО в области пассажирских перевозок и по вопросам тахографического контроля. По проблемам, связанным с выпуском карт для тахографов ЕСТР, и особенностям по использованию тахографов ЕСТР для внутрироссийских перевозок в условиях санкций выступил заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Владимир Луговенко, который также ответил на вопросы участников круглого стола в части использования тахографов, в том числе при перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах.

Доктор технических наук, профессор кафедры транспорта Сибирского федерального университета Александр Фадеев рассказал о концепции единой платформы для мониторинга, контроля, организации и управления региональными регуляторами пассажирских перевозок автомобильным транспортом.



## КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА

*Агентство автомобильного транспорта Липецкой области выполняет функции регионального сетевого оператора в сфере навигационных данных и организатора перевозок по межмуниципальным и пригородным маршрутам. Заместитель директора предприятия Алексей Костин рассказал нам о новой системе безналичной оплаты проезда, регулировании тарифов и поделился мнением о ситуации с пассажирскими автобусными перевозками в регионе.*



*С какими трудностями столкнулись перевозчики в Липецкой области после введения санкций?*

Для перевозчиков, конечно, самая актуальная проблема – это подорожание и дефицит запасных частей и комплектующих. В той или иной степени пока этот вопрос решаем: что-то есть у поставщиков, что-то – у самих предприятий, некоторые начинают использовать автобусы как доноры запчастей. Каждый перевозчик по-своему из этой ситуации выходит.

Кроме того, очень серьезно повысилась цена финансовых продуктов, таких как

кредит и лизинг. А это, конечно, важнейшие драйверы для любого транспортного предприятия. Сегодня обновление автопарка остановилось: техники импортного производства нет, а отечественные производители столкнулись с дефицитом комплектующих.

Я вижу следующие пути выхода. Во-первых, все предприятия должны вести бережливое производство, то есть имеющиеся ресурсы нужно использовать крайне рационально. Понятно, что это временно, но это очень важно. И, во-вторых, конечно, тесно взаимодействовать с дружественными странами, такими как Белоруссия, Казахстан, Китай. Китай, я думаю, с радостью насытит российский рынок автобусов. Но при этом государство должно заботиться об отечественном производителе, потому что свое развивать нужно. Когда перевозчик начинает сравнивать китайские автобусы и отечественные и видит, что первые на 20–25% дешевле, он, естественно, возьмет их. Это не способствует развитию отечественного автобусостроения.

*Вы с оптимизмом смотрите в будущее?*

Конечно! Однозначно с оптимизмом. Если из дружественных стран будет приходить больше и разнообразнее продукции, то это будет стимулировать нашего производителя подтягивать свое качество. И не стоит забывать, что многие крупные предприятия

страны, такие как «Липецкие автобусные линии», смогли сохранить производственные и ремонтные мощности и, главное, высококвалифицированных специалистов, что теперь станет для них еще большим подспорьем.

*В начале прошлого года в Липецкой области была внедрена новая автоматизированная система безналичной оплаты проезда. Как созрело это решение, и как система работает сегодня?*

Первая система безналичной оплаты проезда в нашем регионе заработала в 2016 году. Изначально Агентство автомобильного транспорта Липецкой области как раз и было создано для внедрения и развития этого сервиса. В 2020 году был заключен договор с подрядчиком на безвозмездной основе со стороны области: если за первую систему область платила существенные деньги, то за вторую область ничего не платит. На нашем агентстве осталась функция контроля за системой оплаты проезда.

Ее обновление назрело. Прогресс, конечно, идет семимильными шагами. За пять лет устарело оборудование, вперед ушли технологии. Появился запрос общества оплачивать проезд любыми средствами: часами, телефонами, банковскими картами



и т. д. Кроме того, у банка, который обслуживал систему, в прошлом году отозвали лицензию. Но мы, начав работу по обновлению системы в 2020 году, к этому моменту уже запустили ее в тестовом режиме, так что нам удалось оперативно перевести ее в полноценный рабочий режим. Конечно, в результате отзыва лицензии у банка у людей на транспортных картах «зависли» деньги. Поэтому в декабре 2021 года был принят внутриобластной закон, согласно которому действие первой системы продлевалось. А наше агентство выплачивало областные деньги перевозчикам и решало вопросы по выставлению претензий, включению в реестр требований кредиторов и пр., чтобы граждане не занимались этой волокитой сами в индивидуальном порядке. То есть мы послужили неким буфером, чтобы максимально сгладить негатив со стороны населения. Я думаю, у нас это получилось.

Сегодня новая система безналичной оплаты проезда работает без сбоев. К ней наши перевозчики подключились без проблем. Они прекрасно понимают, что им это выгоднее и с точки зрения сервиса для пассажиров (любые средства оплаты), и с точки зрения контроля на линии, за водительским составом и т. д. Они также понимают, что чем больше безналичных платежей, тем прозрачнее выручка. Поэтому все работают в этой системе.

При этом, внедрив способы оплаты любой банковской картой и любыми устройствами, мы оставили и транспортные карты. Не только для льготников или для детей до 14 лет, которые не могут иметь банковскую карту, но и для тех людей, кто по тем или иным причинам не имеет банковской карты или опасается ее прикладывать в автобусе к считывающему устройству. Мы к этому относимся с уважением и предоставляем гражданам альтернативу.

*На июльском круглом столе «Роль науки и образования в реализации Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» прозвучали слова о том, что в городе и пригороде Липецка все тарифы на пассажирские перевозки регули-*





*руемые, а нерегулируемые тарифы действуют на межмуниципальных перевозках, причем это мера вынужденная. Почему?*

На эту меру Управление дорог и транспорта Липецкой области пошло, будем откровенны, из-за недостатка средств. Потому что два пандемийных года дали о себе знать: финансирование транспорта пострадало. Во-первых, пассажиропоток упал, а во-вторых, медицина на тот момент была значительно важнее.

Чтобы сдержать рост тарифов на всех маршрутах, финансирования, выделяемого областным бюджетом, сейчас недостаточно. Пришлось чем-то жертвовать. Главной задачей было ни в коем случае не ущемить льготников. У нас, согласно закону Липецкой области о мерах социальной поддержки отдельных категорий граждан, льготы распространяются только на городские и пригородные маршруты. То есть на межгород льготы не распространяются. Неважно, регулируемый тариф или нерегулируемый, – льгот нет, если маршрут свыше 50 километров. Кроме того, было проведено глубокое исследование пассажиропотоков в регионе, которое в том числе показало, что междугородними маршрутами пользуется та категория граждан, которая с меньшим негативом воспримет повышение стоимости проезда. Поэтому было принято решение убрать дополнительное финансирование на меж-

городе и перенаправить его на удержание тарифов в городе и пригороде, чтобы не допустить роста цен там. Если межгород – это все-таки не ежедневные поездки, кто-то может их сократить или отложить, то город и пригород – это ежедневные поездки, это острая потребность.

Как показала практика, при переводе междугородних внутриобластных маршрутов на нерегулируемый тариф рост стоимости проезда случился (потому что тарифы на межгороде устанавливает уже сам перевозчик, опираясь на свою экономику и учитывая конкурентную среду), но не такой значительный, который прогнозировали некоторые скептики. Новый тариф был обоснован перевозчиками, население отнеслось к поднятию цен на проезд в междугороднем направлении с пониманием. Если мы полностью уйдем от регулируемых тарифов, сделаем их рыночными, экономически обоснованными, то самый большой скачок будет в городе: сейчас проезд по Липецку стоит по транспортной либо банковской карте 23 рубля, за наличный расчет – 28 рублей, а если тариф не сдерживать, стоимость проезда превысит 50 рублей. В пригороде скачок будет тоже серьезный, но меньший. И еще меньше как раз таки в межгороде. На что мы и пошли. И мы увидели, что люди отнеслись к этому с пониманием.

Вообще, хотел бы отметить, что очень полезный был круглый стол. На нем явно было видно, насколько готовы работать и уже работают вместе исполнительная власть, наука и производство (я имею в виду и перевозчиков, и вокзалы, и производителей, и поставщиков). Все друг друга слышат и понимают. И вот эта синергия, убежден, обязательно даст свой эффект.

*Какие положения Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года вы считаете самыми важными?*

Первое – это создание и развитие инфраструктуры внутри страны. Увеличение скорости доставки как грузов, так и пассажиров очень важно для экономики.

Второе – повышение доступности услуг для населения. Население становится все более и более мобильным. И от доступности транспорта напрямую зависит качество жизни людей. Собственно, к чему мы и стремимся, для чего мы и работаем. Безусловно, будущее за общественным транспортом, и с точки зрения экономики, и с точки зрения экологии. Убежден, личный транспорт – это пока тупиковая ветвь развития.

И конечно, безопасность превыше всего. Речь и о безопасности дорожного движения, и о безопасности на транспорте. Сегодня, к сожалению, это тоже очень актуально.

*Как соблюдаются требования по обеспечению транспортной безопасности Липецким автовокзалом?*

Наш единственный в регионе автовокзал был построен в 1992 году. Это крупный инфраструктурный объект, его среднесуточный пассажиропоток составляет 3500–4000 человек. Причем автовокзал рассчитан на среднесуточный поток порядка 20 000 человек. То есть сейчас он задействован на 20% максимум от своих возможностей.

Липецкий автовокзал соответствует третьей категории по транспортной безопасности. На объекте работает 70 сертифицирован-

ных камер, на входе установлен интроскоп. Здесь наши компетентные органы регулярно проводят с сотрудниками тренировки: под видом пассажиров пытаются куда-то пройти, проникнуть, что-то пронести. В основной массе все сотрудники реагируют правильно. Есть, безусловно, какие-то замечания – их устраняем. Это непрерывный процесс совершенствования.

*Какие задачи стоят перед вашим учреждением сегодня?*

Сегодня перед нами стоит большая амбициозная задача: на базе Агентства автомобильного транспорта Липецкой области будут внедряться интеллектуальные транспортные системы. Министерство транспорта согласовало наш регион, мы вступили в программу, и на 2023–2024 годы выделяются средства. До конца нынешнего года проведем научно-исследовательскую работу, а со следующего года начнем уже внедрять интеллектуальные транспортные системы. Это и центр управления дорожным движением, и умные светофоры, и метеостанции, и фотовидеофиксация, и подсчет пассажиропотока, и система оплаты проезда, и диспетчеризация общественного транспорта, коммунальных служб, и мониторинг. Всем этим будем заниматься мы. По методике Минтранса есть пять этапов внедрения интеллектуальных транспортных систем, вот мы сейчас заходим на начальный этап, но должны пройти их все.

Ну и, конечно, мы заказчики пассажирских перевозок по госконтрактам по регулируемым тарифам на маршрутах Липецкой области. Мы контролируем исполнение госконтрактов: не только ведем мониторинг по ГЛОНАСС, проводим обследования маршрутов, анализ маршрутной сети и пассажиропотока, но и осуществляем выездные проверки чистоты в автобусах, кондиционирования, внешнего вида водителей и т.д. Тем самым повышая качество услуг пассажирских перевозок и доступность общественного транспорта для населения региона и формируя новые стандарты обслуживания пассажиров.

*Беседовал Александр Никитушин*





# ЛУЧШИЕ ПО ПРОФЕССИИ

*Заметное место в транспортном комплексе Кузбасса сегодня занимают автовокзалы, автостанции и кассовые пункты, которые за последние годы не только сменили свой облик, но стали объектами с высоким уровнем организации и обслуживания пассажиров, широким спектром предоставляемых услуг.*

Сегодня в сферу обслуживания ГПК «Пассажиравтотранс» входят семь автовокзалов, восемь автостанций, 12 кассовых пунктов и две автокасы, сеть которых в области – одна из самых развитых в Сибирском федеральном округе.

Основной деятельностью автовокзалов, автостанций и кассовых пунктов является реализация проездных билетов пассажирам и отправка их в рейсы. Ежедневно, в зависимости от дней недели, с этих объектов перевозится от 30 до 50 тысяч пассажиров, выполняется более 1300 рейсов. Автобусы с автовокзалов, автостанций и кассовых пунктов области курсируют по 302 маршрутам, в том числе по 160 пригородным, 92 внутриобластным, 48 межрегиональным и двум международным.

Пассажирские перевозки осуществляются не только внутри Кемеровской области, но и в соседние регионы и страны ближнего зарубежья. Междугородные маршруты соединяют города Кузбасса с Томской и Новосибирской областями, Красноярским и Алтайским краями, республиками Алтай и Хакасия, организовано автобусное сообщение в Республику Казахстан.

### Цифровые решения

Внедрение прогрессивных методов работы еще один приоритет деятельности предприятия.

В первом квартале 2021 года на всех автовокзалах, автостанциях и кассовых пунктах внедрен новый программный комплекс «Авибус», позволяющий оказывать услуги по удаленной и обратной продаже билетов с любого автовокзала и автостанции, включенных в систему всего Сибирского федерального округа. За счет интеграции внутриобластных сетей стало возможным осуществлять продажу билетов как через сеть субагентов за наличный расчет, так и посредством подключения к платежным системам, с помощью банковских карт и электронных кошельков.

Таким образом, были созданы все условия для пассажиров, выезжающих с автовокзалов, автостанций и кассовых пунктов не только в прямом и обратном направлении внутри области, но и в соседние регионы и обратно. Анализ продажи билетов через интернет показал, что такая услуга стала наиболее востребована пассажирами.

Первоочередная **задача автовокзалов, автостанций и кассовых пунктов** – удовлетворение спроса населения в автобусных перевозках, предоставление необходимых качественных услуг пассажирам, создание наибольших удобств, комфорта и уюта для пассажиров, обеспечение надлежащих условий для их обслуживания.



Понимая актуальность затронутой проблемы и социальную значимость данного вопроса, специалистами предприятия сегодня разработано новое программное обеспечение, которое позволило пассажирам приобретать удаленно через интернет проездные билеты с местом с любого промежуточного остановочного пункта. И сегодня персонал автовокзалов, автостанций и кассовых пунктов, несмотря на электронную продажу билетов, прилагает все усилия для кассового обслуживания всех пассажиров, желающих уехать с автовокзалов, автостанций и кассовых пунктов, по любым направлениям в зависимости от сложившегося пассажиропотока, включая организацию дополнительных рейсов.

Применение информационных технологий в автобусных перевозках позволяет совершенствовать процесс обслуживания пассажиров, способствует повышению у них уверенности в надежности и доступности автомобильного транспорта общего пользования.

Позиция предприятия направлена на неукоснительное выполнение расписания движения автобусов на пригородных и междугородных маршрутах, соблюдение правил перевозки пассажиров, требований безопасности дорожного движения и транспортной безопасности, повышение качества обслуживания пассажиров,

путем предоставления равной транспортной доступности всем слоям населения, независимо от места проживания.

## Конкурсная программа

14 октября, в преддверии Дня работников автомобильного транспорта, государственное предприятие «Пассажиравтотранс» совместно с Министерством транспорта Кузбасса организовало и провело конкурс профессионального мастерства «Лучший по профессии» среди работников автовокзалов, автостанций и кассовых пунктов Кемеровской области – Кузбасса.

Конкурс проводился по следующим номинациям: «Лучший контролер перронный», «Лучший кассир билетный» и «Лучший диспетчер», в которых приняли участие 18 работников разных автовокзалов и автостанций, по шесть в каждой номинации. Это лучшие работники, имеющие незаурядные навыки, специалисты высокой квалификации, работники с большим стажем и опытом работы.

Зал кемеровского Дворца молодежи, в котором проходил конкурс, был полон болельщиков и зрителей со всех концов области, а на сцене шла нешуточная борьба за звания лучших. Участники конкурса бойко отвечали на теоретические вопросы, профессионально выходили из различных жизненных ситуаций, складывающихся на автовокзалах.

Объективному жюри порой было сложно оценивать ответы и выступления участников, так как в значительной степени все они были грамотными и компетентными. В итоге среди контролеров перронных победителем стала Светлана Шубина (Кемеровский автовокзал), в номинации «Лучший кассир билетный» победу уверенно одержала кассир автовокзала областного центра Марина Незнанова, а среди диспетчеров не было равных Виктории Крымской (Беловский автовокзал).

Областной конкурс «Лучший по профессии» стал своего рода стимулом к совершенствованию своих навыков и знаний работниками автовокзалов, автостанций и кассовых пунктов, их профессиональному росту и, самое главное, послужил повышению качества и культуры обслуживания населения Кузбасса.





# СЕРГЕЙ СОЛОВЬЕВ, «АВИБУС»: «ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТАБИЛЬНОСТИ БИЗНЕСА СЕГОДНЯ ОСОБЕННО ВАЖНО ЗАДАТЬСЯ ВОПРОСОМ – ЕСТЬ ЛИ ЗАРУБЕЖНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОД КАПОТОМ ВАШЕГО ПО»

**В момент, когда с рынка уходят зарубежные цифровые продукты, особенно важно понимать, какие из них используются в начинке вашей системы автоматизации. Отключение одного звена может привести к потере данных или к полной остановке работы системы.**

*«Авибус» использует в работе только российский и некоммерческий софт. А есть ли зарубежные технологии в начинке вашей АСУ? Сейчас самое время задать себе этот вопрос.*

Текущий год принес немало вызовов автовокзалам и перевозчикам, в том числе обострил вопрос цифровизации пассажирских перевозок. Уход иностранных поставщиков цифровых продуктов и сервисов повлиял на многие отечественные бизнесы. О том, возможно ли полное импортозамещение ПО на автобусном рынке и какие элементы, отвечающие за работоспособность АСУ, могут в ближайшее время оказаться под угрозой, «Российским автобусным линиям» рассказал Сергей Соловьев, директор ООО «ИТТ» – разработчика продуктов и сервисов «Авибус».

*Какова сейчас ситуация в сфере ПО для автовокзалов? Столкнулся ли рынок с ограничениями в связи с уходом зарубежных поставщиков в этом году? Или же автовокзалы функционируют преимущественно на решениях российского производства?*

В основном рынок использует решения российского производства. При этом очень часто в разработке отечественного ПО используются зарубежные технологии. Не все понимают, но это также может привести к возможной потере данных или остановке функционирования системы автоматизации. Поэтому ключевую роль здесь играет не имя или «гражданство» разработчика, а технологическая начинка ПО. Многие решения на рынке используют зарубежные технологии,

но в составе системы «Авибус» только российский и некоммерческий софт. Поэтому от возможных проблем мы застрахованы.

*О каких проблемах идет речь и к чему это может привести?*

Важно понимать, что АСУ для автоматизации автовокзалов – это система, состоящая из следующих частей:

- сама программа, автоматизирующая учет автовокзала;
- СУБД (система управления базами данных), в которой все данные хранятся и обрабатываются;
- операционная система, в которой программа умеет работать;
- веб-серверы для организации продаж в Интернете и прочее.

Все эти элементы должны работать в связке и обеспечивать эффективную работоспособность всей системы. Если одно из звеньев ломается или исчезает, рушится вся система, что может привести к печальным последствиям. Поэтому автовокзалам сейчас особенно важно задавать правильные вопросы о своей АСУ.

*Первый вопрос: какую СУБД использует АСУ?*

Многие АСУ используют коммерческие иностранные СУБД, такие как Microsoft SQL и Oracle, которые объявили об уходе из России. Например, Oracle сделала это еще в начале марта. Это значит, что популярные СУБД больше не поддерживаются в России. А значит, нельзя будет получить техническую поддержку, продлить лицензию, а также легально использовать этот иностранный продукт при организации деятельности российской компании.

Такие СУБД сейчас, бомба замедленного действия, которая может сработать в любой момент, например, при автоматическом обновлении опе-

рационной системы, что приведет к остановке работы ПО и, возможно, потере данных.

*Второй важный вопрос: может ли АСУ и СУБД работать в операционной системе Linux? Этот вопрос стоит особенно остро из-за ухода с рынка компании Microsoft.*

Российские дистрибутивы Linux – единственный возможный сейчас вариант операционной системы. Полностью переписать и отладить программу под другую операционную систему и СУБД – это серьезная задача, решать которую дорого, а самое главное, долго. К тому же смена операционной системы добавляет и другие сложности. Например, интеграция с подключаемым оборудованием: ККТ, эквайринговыми терминалами и тому подобным.

*Как с этими задачами справляетесь вы?*

«Авибус» написан на платформе «1С: Предприятие» – это полностью российская разработка. Даже язык, на котором пишется код на этой платформе, – русский, что уникально для программных продуктов.

«Авибус» в качестве базы данных использует различные СУБД, в том числе, свободную PostgreSQL. PostgreSQL – наиболее развитая из открытых СУБД в мире. Вклад в развитие продукта вносят независимые разработчики по всему миру, кроме того, множество изменений в базу PostgreSQL внесено российскими командами «Яндекс» и Mail.ru, которые также используют ее в своей работе. Эту же СУБД использует ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», хорошо знакомый автовокзалам по выгрузке персональных данных.

«Авибус» одинаково хорошо работает в разных операционных системах, в том числе и на Linux, а драйверы подключаемого оборудования предоставляются компанией «1С», то есть нам не нужно ничего писать самим, все уже готово. Часть наших крупных клиентов уже давно успешно используют Linux и PostgreSQL в своей работе. С некоторыми обсуждается переход с Windows на Linux сейчас.

*Немного конкретики. Какие именно характеристики отличают «Авибус» от продуктов конкурентов?*

Мы стремимся быть отраслевым стандартом на рынке автоматизации автовокзалов, и это обязывает соответствовать всем требованиям законодательства и запросам наших клиентов. Мы много средств и времени инвестируем в расшифровку требований законодательства, консультируемся с министерствами транспор-

та, финансов и другими надзорными органами. Например, мы полностью соответствуем довольно непростым требованиям 54-ФЗ о применении ККТ. АСУ адаптирована под требования 152-ФЗ о защите персональных данных, в чем нам снова помогла используемая нами платформа «1С», сертифицированная ФСТЭК.

Можно сказать, что мы новаторы на рынке АСУ. Мы первыми сделали АСУ с открытым кодом, что позволяет не зависеть от разработчика, запустили облачный сервис «Авибус: Виртуальный автовокзал», разработали мобильное приложение для перронных контролеров, водителей и операторов автостанций.

Наша компания имеет опыт выполнения крупных региональных внедрений в сетях, состоящих из более чем 60 автовокзалов. Наш промышленный подход к разработке, а именно: автотесты, сервисы контроля кода, сборочные линии, документация, видеоинструкции, техподдержка и SLA – позволяет нам выполнять и сопровождать сложные доработки на 1000+ человеко-часов.

*Каково будущее таких систем и конкретно Вашего продукта? Можете поделиться стратегическими планами по его развитию?*

Основной вопрос, который волнует сейчас многих: как изменится рынок в ближайшие 1–2 года? На мой взгляд, дальнейшее развитие технологий и решений для бизнеса открывает новые возможности перед автовокзалами и перевозчиками:

- увеличение наполняемости автобуса за счет отказа от квот;
- увеличение прибыли за счет динамического ценообразования;
- для автовокзала это возможность расширить свое предложение для пассажиров, потому что он сможет продавать любые билеты перевозчика, с любой транзитной остановки, в том числе и обратные билеты.

И это позитивные изменения, которые позволяют повысить эффективность работы всех участников рынка. А для нас это новый вызов. И нам как разработчикам важно обеспечить стабильную и качественную интеграцию новых технологических решений между автовокзалом и перевозчиком. С учетом того, что нашу АСУ используют более 600 автовокзалов и автостанций, новые продукты будут интересны многим участникам рынка. Уже сейчас мы тестируем с несколькими нашими клиентами новые решения и получаем положительную обратную связь.





# Avibus

from BlaBlaCar

## Правильное решение на меняющемся рынке

Мы быстро адаптируем наши продукты и сервисы  
к изменениям федерального законодательства

[sales@avibus.pro](mailto:sales@avibus.pro)  
[avibus.pro](http://avibus.pro)

+7 (499) 450-28-09

# ЗАПРОС ОТРАСЛИ К ВУЗАМ

*Анализ потребностей транспортной отрасли в кадрах демонстрирует необходимость формирования универсальной компетентностной модели для специалистов уже на выходе из университетов, после окончания бакалавриата и магистратуры.*



**Дмитрий Мороз,**  
заведующий кафедрой  
«Автомобильные  
перевозки» МАДИ

Сегодня предприятия формируют устойчивый запрос на подготовленных молодых специалистов, имеющих реальный опыт производственной и проектной деятельности. Процесс объединения усилий работодателей и образовательных организаций выходит на новый уровень. Опыт формирования и успешного развития института базовых кафедр на производстве, увеличение процента преподавателей из числа работников организаций и предприятий, а также проектная деятельность студентов, основанная на реальных задачах, позволяет формировать универсальную и востребованную отраслью компетентностную модель выпускника.

На отраслевых предприятиях ждут специалистов, имеющих разностороннее и практическое образование по актуальным направлениям (смежных отраслей), помимо основной специальности, универсалов. Проблема заключается в том, что молодые специалисты, приходящие в отрасль из вуза, имеют только основную специальность. Зачастую в образовательном процессе отсутствует ряд направлений, которые важны в будущей работе, например, «Транспортная безопасность» – в понимании специфики оборудования, информационных систем и т. п. для автомобильного транспорта и объектов инфраструктуры.

В связи с изложенным следует отметить положительный опыт в транспортной отрасли. Например, кафедра «Автомобильные перевозки»

ФГБОУ ВО «МАДИ», Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» и «Транспортная ассоциация Московской агломерации» в рамках существующих соглашений о сотрудничестве реализуют знаковые образовательные проекты по популяризации транспортного образования. В рамках сотрудничества формируется материально-техническая база для совершенствования образовательного процесса, а главное – идет процесс интеграции транспортного образования и производства.

При этом понятно, что каждый отдельно взятый вуз не имеет возможности обеспечить равновысокую профильную подготовку студентов по всем направлениям: вузы обладают советующими ресурсами в рамках отдельных компетенций.

В целях совместной подготовки востребованных отраслью кадров Ассоциация «ЕТС «АЛС» предлагает на площадке Общественного совета при Министерстве транспорта РФ, а именно на базе Комиссии по вопросам трудовых отношений, проведения молодежной политики и развития отраслевого образования в сфере транспорта, собрать заинтересованных представителей вузов, в том числе МАДИ, для выработки взаимодействия по решению данного вопроса.

Необходимо составить соответствующую модульную образовательную программу, не затрагивающую образовательный процесс в рамках ФГОС ВО, основанную на запросе отрасли, и определить сферы ответственности вузов и представителей отрасли. Такая консолидация усилий, конечно, должна быть добровольной и рассматриваться как социальный проект по популяризации транспортного образования и повышению конкурентоспособности выпускников вузов, участвующих в проекте. Общественные организации могли бы взять на себя дополнительную функцию по учету и продвижению студентов, прошедших такую программу.



## С УВАЖЕНИЕМ К ИСТОРИИ

17 ноября 2022 г. в МАДИ открылся Музей истории развития автомобильных перевозок имени выдающегося ректора МАДИ, заслуженного деятеля науки и техники РСФСР, доктора технических наук, профессора Леонида Леонидовича Афанасьева. В этом году университет отметил 110 лет со дня рождения ученого.



Экспозиция открылась на базе лаборатории кафедры «Автомобильные перевозки» по инициативе заведующего кафедрой к.т.н., доц. Дмитрия Геннадьевича Мороза и заведующего лабораторией, старшего преподавателя кафедры Светланы Семеновны Титовой при поддержке президента Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» Бориса Олеговича Лорана.



На торжественном открытии собрались преподаватели, сотрудники и студенты МАДИ, коллеги и родственники Л. Л. Афанасьева, представители отраслевых и общественных организаций, а также Общероссийского профсоюза Роспрофтрансдор.

В открывшемся музее представлены экспонаты из архива университета и семьи Афанасьевых, личные вещи, награды, книги ученого, а также модели подвижного состава наземного городского пассажирского транспорта разных эпох.

Леонид Афанасьев родился 26 (13) августа 1912 г. в г. Красноярске. В 1928 г. окончил Красноярскую школу водного транспорта, а в 1937 г. получил диплом с отличием в МАДИ. В 1940 г. защитил кандидатскую диссертацию. С началом войны ушел добровольцем в армию на должность начальника военно-дорожного отряда и замначальника 4-го отдела ГДУКА (Северо-Западный фронт). Демобилизовался в 1945 г. в воинском звании инженер-капитан. После войны вернулся в МАДИ на должность декана механического факультета, где за свои необыкновенные человеческие качества получил у студентов звание «папа Леня».

ЛЕОНИД ЛЕОНИДОВИЧ АФАНАСЬЕВ (1912—1982)

Ректор МАДИ с 1961 по 1982 гг.

Доктор технических наук, профессор

Заслуженный деятель науки и техники РСФСР





Леонид Леонидович Афанасьев руководил МАДИ с 1961 по 1982 год. В период руководства институтом в лучшую сторону меняются все направления его деятельности, в том числе материально-техническая база. МАДИ становится головным вузом автомобильно-дорожной отрасли. Недюжинные организаторские способности и личный вклад Л. Л. Афанасьева привели к общественному и государственному признанию достижений МАДИ и награждению его орденом Трудового Красного Знамени.

Крупнейший ученый, талантливый педагог, интереснейший и многогранный человек, в 1965 году впервые в стране Л. Афанасьев организовал на созданном по его же инициативе факультете «Организация перевозок и дорожного движения» (сейчас – факультет управления) кафедру «Автомобильные перевозки, организация и безопасность движения».

Труды Л. Афанасьева издавались в нашей стране, в Польше, ГДР, Италии, Болгарии, Венгрии, Китае, Чехословакии и др. Наиболее известны его учебники для вузов «Автомобильные перевозки», «Эксплуатация автомобильного транспорта», «Эксплуатация автомобилей» и учебники для техникумов «Автомобильные перевозки», «Справочник автомобильного механика», «Автомобили – устройство, эксплуатация и ремонт».



Документы и стенды музея МАДИ достаточно полно представляют историю университета и современный этап его развития. Творческое наследие сотрудников, студентов и выпускников университета является ценной частью истории автомобильно-дорожной науки, техники и образования. Каждая кафедра, каждый факультет имеет свою экспозицию.





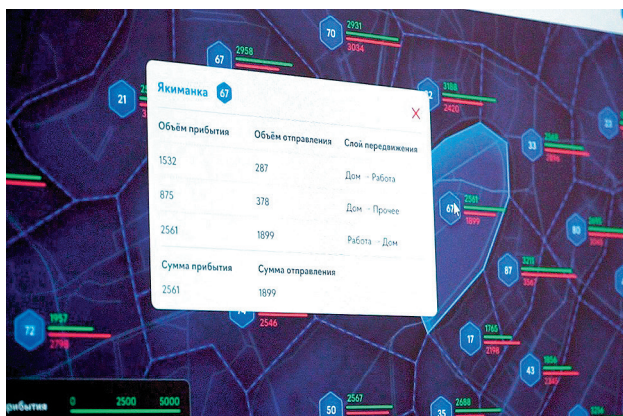
# ЦИФРОВАЯ ПЛАТФОРМА МОДЕЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОВЕДЕНИЯ

*Академия «Высшая инженерная школа» Российского университета транспорта представила прототип цифровой платформы моделирования транспортного поведения, разработанный Научно-образовательным центром «Управление мобильностью в транспортных системах агломераций» в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030».*

Интенсивное градостроительство оказывает существенное влияние на городскую среду. Происходит уплотнение и без того нагруженной территории мегаполисов, что приводит к усугублению транспортных заторов, увеличению выбросов от автомобильного транспорта и снижению социально-экономических показателей. В соответствии с действующими законами моделирование транспортных процессов необходимо для устойчивого и сбалансированного развития городских территорий и является обязательным при проектировании транспортных систем городских агломераций.

Транспортные модели позволяют дать ответ на такие вопросы:

- Как обосновать затраты и рассчитать эффект от реализации проектов развития транспортной инфраструктуры?
- Какими должны быть тарифы на платные парковки и участки дорог?

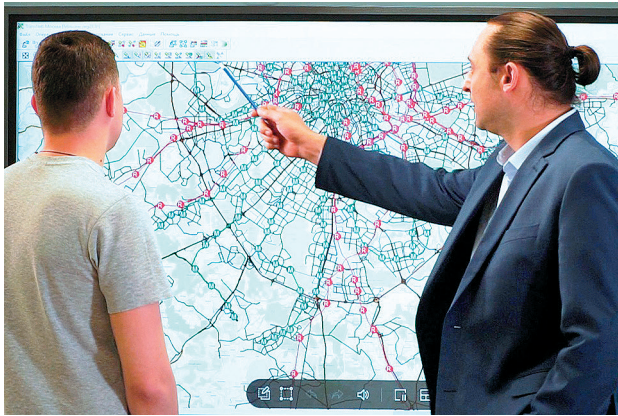


- Какие маршруты общественного транспорта надо изменить?
- И многие другие.

Более 90% транспортных моделей в РФ разработаны в зарубежном программном обеспечении. Зарубежные аналоги не адаптированы к российскому законодательству и местным условиям: у них отсутствует качественная локализация, включая не только язык интерфейса и терминологию, но и особенности транспортного поведения. Использование зарубежного программного обеспечения не отвечает требованиям национальной безопасности. В таких условиях актуальной задачей видится необходимость разработки отечественной программы по транспортному моделированию.

В рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030» Академия «Высшая инженерная школа» Российского университета транспорта при участии консорциума реализует проект по разработке цифровой платформы моделирования транспортного поведения. Область применения Платформы – поддержка и автоматизация процесса проектирования за счет прогноза автомобильных и пассажирских потоков.

Платформа будет представлять собой экосистему взаимодействия органов власти, проектных организаций, научных институтов и коммерческих структур, участвующих в развитии транспортных систем городов, агломера-



ций и мегаполисов. Архитектура Платформы включает формирование единой базы данных для разработчиков и согласующих инстанций, систему анализа данных о транспортных и пассажиропотоках, интегрированную с модулем прогноза, с возможностью различной степени детализации.

В процессе разработки Платформы будут учтены организационные аспекты реализации проектов развития транспортных систем, уровень доступности и качества исходных данных, местные особенности, типичные для каждой отдельной территории. Программное обеспечение позволит оптимизировать процесс подготовки проектной документации и межотраслевого взаимодействия в РФ с учетом требований информационной безопасности.

Реализация проекта стартовала в 2021 году, когда была разработана и утверждена Концепция создания цифровой платформы моделирования транспортного поведения. Разработку планируется завершить к 2026 году и в течение этого времени провести несколько пилотных проектов для практической отработки полученных решений. График разработки построен таким образом, чтобы достигать уровня готовности Платформы постепенно, с учетом решаемых практических задач. В 2022 году выполнено техническое проектирование на весь срок разработки Платформы и разработан прототип Платформы как основа для будущих доработок.

Прототип Платформы содержит несколько последовательно выполняемых функциональных блоков:

- На первом шаге выполняется редактирование транспортной сети, которое включает в себя

работу с улицами и дорогами, линиями внеуличного транспорта и маршрутами транспорта общего пользования.

- На втором шаге определяются параметры транспортного спроса, который отражает потребности в передвижениях: на работу, на учебу, культурно-бытовые, для медицинского обслуживания и пр.
- Далее задается последовательность математического расчета. Настройка последовательности выполняется гибко в зависимости от решаемой задачи или используются подготовленные заранее алгоритмы.
- На последнем шаге формируются результаты моделирования, при этом каждому пользователю предоставляется наглядный доступ к необходимым именно ему данным: транспортный инженер получает необходимые в проектировании показатели в соответствии с решаемой задачей; руководитель проекта получает информацию, необходимую для принятия решений; эксперт может гибко управлять формами вывода результатов.

Цифровая платформа моделирования транспортного поведения разработки Российского университета транспорта станет первой комплексной отечественной средой для моделирования транспортных процессов. Реализация запроюктированных благодаря цифровой платформе мероприятий позволит сократить транспортные заторы, снизить время ожидания общественного транспорта, а передвижения в городе станут быстрее и удобнее для всех участников движения.

На сегодняшний день реализован прототип цифровой платформы, способный прогнозировать, как будет изменяться дорожно-транспортная ситуация агломерации, в зависимости от сценариев развития транспортной системы. В состав прототипа вошли: инструменты создания цифровой копии улиц, дорог и линий рельсового транспорта, блок работы с математическими алгоритмами системы и модуль визуализации результатов. Пример работы системы был продемонстрирован на модели Московской городской агломерации. Сейчас заканчивается отладка рабочего прототипа, и уже в следующем году он может быть использован в учебном процессе и в пилотных проектах.





## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- Администрация Президента РФ;
- Совет Федерации ФС РФ;
- Государственная Дума ФС РФ;
- Генеральная прокуратура РФ;
- Следственный комитет РФ;
- Министерства РФ: транспорта; внутренних дел; экономического развития; цифрового развития; связи и массовых коммуникаций;
- Федеральные службы: безопасности; по надзору в сфере транспорта; налоговая;
- Федеральное дорожное агентство;
- Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации;
- Пассажирские автотранспортные предприятия;
- Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции;
- Отраслевые союзы и объединения автотранспортных предприятий;
- Профсоюзные организации работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;
- Отраслевые научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения;
- Организации, работающие в сфере автомобильного транспорта по направлениям: разработчики программного обеспечения; производители, поставщики подвижного состава и комплектующих; производители, поставщики и системные интеграторы инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности; страховые лизинговые и туристические компании.

### Все выпуски журнала доступны:

- ▶ в Российской государственной библиотеке (ФГБУ «РГБ»): 119019, Москва, ул. Воздвиженка, д. 3/5
- ▶ в библиотеке Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ»): 125480, Москва, ул. Героев-Панфиловцев, д. 24

- ▶ в библиотеке Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ): 125319, Москва, Ленинградский просп., д. 64
- ▶ электронная версия журнала: <http://rosbuslines.ru/zhurnal/ahiv/>

Журнал

# РОССИЙСКИЕ АВТОВОКУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



## АССОЦИАЦИЯ «РАЗВИТИЕ АВТОВОКУЗЛОВ СТРАНЫ»

**05 июля  
2011 года**

зарегистрировано Некоммерческое Партнерство «Развитие автовокзалов страны». Учредителями стали около 30 организаций из 20 регионов России, управляющие объектами транспортной инфраструктуры – автовокзалами и автостанциями.

**25 апреля  
2018 года**

изменена организационно-правовая форма организации. Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» сегодня объединяет в своих рядах представителей автовокзалов более чем 50 регионов Российской Федерации.

### ЦЕЛИ АССОЦИАЦИИ:

- создание благоприятных условий для осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта; и объектов транспортной инфраструктуры;
- оказание содействия членам Ассоциации в расширении возможностей их производственного, профессионального и социального развития;
- защита законных прав и интересов членов Ассоциации;
- обеспечение доступности, необходимого объема и качества услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- создание условий для добросовестной конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- повышение безопасности дорожного движения и обеспечение безопасных условий деятельности пассажирского автомобильного транспорта.

### АССОЦИАЦИЯ ЯВЛЯЕТСЯ:

- членом Российского автотранспортного союза
- членом Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».



реклама 119415, г. Москва, проспект Вернадского, д. 39, офис 613

[www.npravs.ru](http://www.npravs.ru) [info@npravs.ru](mailto:info@npravs.ru) +7 (495) 786-35-00, +7 (926) 302-57-75

# Начните новый год с промо от BlaBlaCar

Промо - это сразу несколько контактов с потенциальным пассажиром: push-уведомление в мобильном приложении, почтовая рассылка, платный поиск Yandex для продвижения ваших автобусных рейсов



Стать партнером BlaBlaCar  
[ru.blablacar.pro](http://ru.blablacar.pro)

Подробнее о промо-пакетах  
[larisa.malina@blablacar.com](mailto:larisa.malina@blablacar.com)